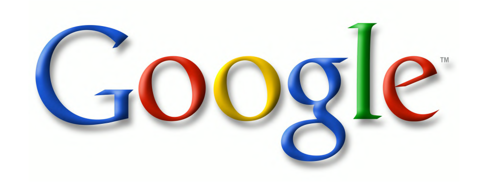
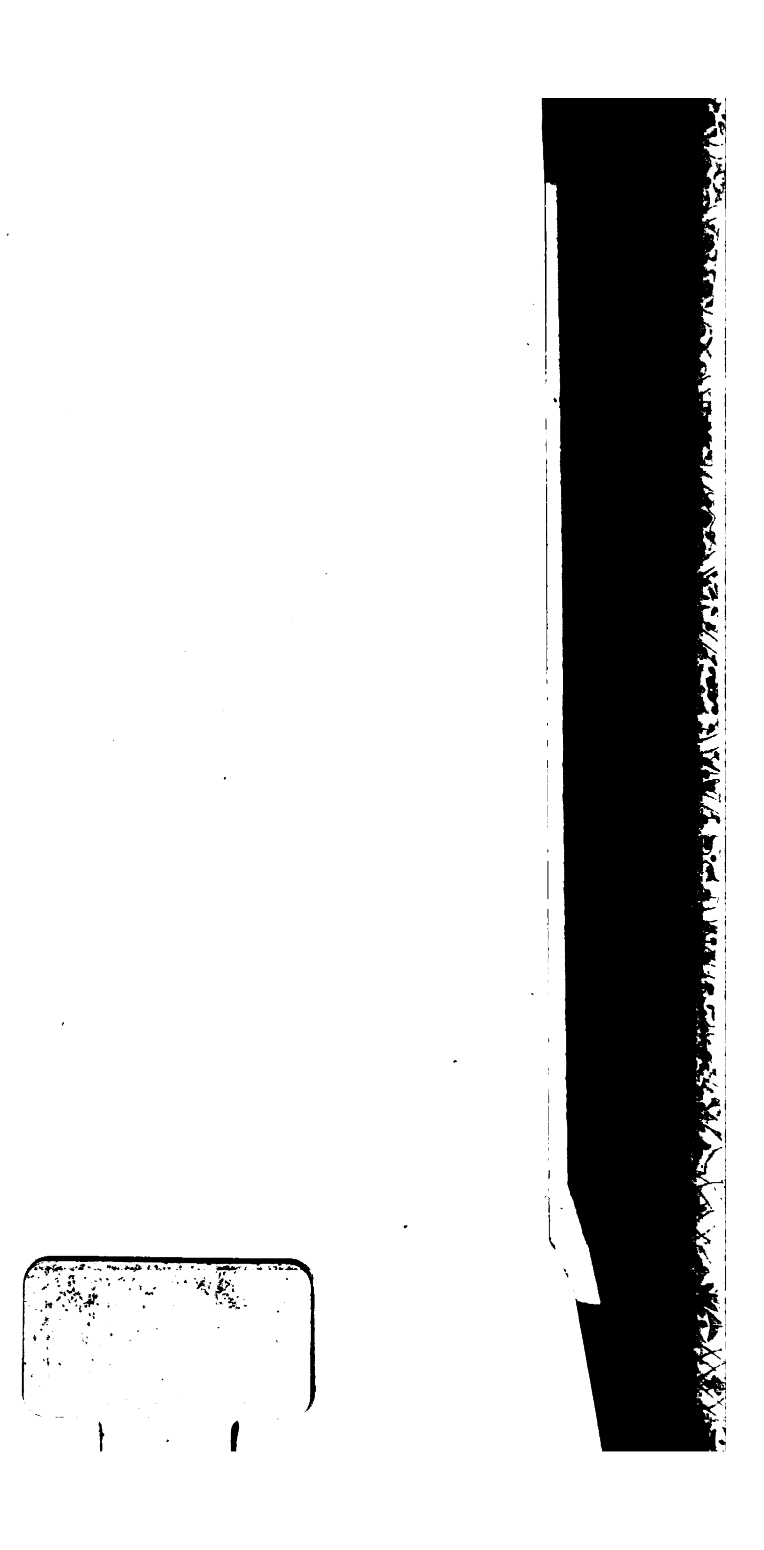






ORGANISATION DES SERVICES
DE TRAVAUX PUBLICS
EN FRANCE

TOURS. — IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES

BIBLIOTHÈQUE DU CONDUCTEUR DE TRAVAUX PUBLICS

ORGANISATION DES SERVICES

DE

TRAVAUX PUBLICS

EN FRANCE

PAR

E. CAMPREDON

INGÉNIEUR CIVIL DES MINES

(E. de RONCHAMP)

PARIS

Vve Ch. DUNOD et P. VICQ, Éditeurs

LIBRAIRES DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES CHEMINS DE FER

49 Quai des Grands-Augustins 49

—

1896

BIBLIOTHÈQUE DU CONDUCTEUR DE TRAVAUX PUBLICS

PUBLIÉE SOUS LES AUSPICES

DE MESSIEURS LES MINISTRES DES TRAVAUX PUBLICS DE L'AGRICULTURE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Comité de patronage

BEAUREGARD (docteur)	Secrétaire général de l'Association philotechnique.
BECHMANN	Ingénieur en chef de l'assainissement (Service municipal de la ville de Paris), Professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées.
BOREUX	Ingénieur en chef de la voie publique (Service municipal de la ville de Paris).
BOUQUET	Directeur du personnel et de l'enseignement technique au Ministère du Commerce.
BOUVARD	Inspecteur général des services techniques municipaux d'architecture de la ville de Paris.
BROUARDEL (le Prof^r^)	Doyen de la Faculté de médecine, Membre de l'Institut, Président de l'Association polytechnique.
COLSON	Maître des requêtes au Conseil d'État, Professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées.
COMTE (J.)	Ancien directeur des Bâtiments civils et des Palais nationaux.
DEBAUVE	Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Agent voyer en chef de l'Oise, auteur du *Manuel de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées*.
DELECROIX	Avocat, Docteur en droit, Directeur de la *Revue de la Législation des Mines*.
DONIOL	Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
BOUSQUET (du)	Ingénieur en chef du matériel et de la traction à la Cie des Chemins de fer du Nord.
FLAMANT	Inspecteur général des Ponts et Chaussées de l'Algérie.
GAY	Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
GRILLOT	Président honoraire de la Société des Conducteurs, Contrôleurs et Commis des Ponts et Chaussées et des Mines.
GUILLAIN	Conseiller d'État, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère des Travaux publics.
HATON DE LA GOUPILLIÈRE	Membre de l'Institut, Inspecteur général des Mines, Directeur de l'Ecole nationale supérieure des Mines.

HENRY (E.)	Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur du personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics.
HUET	Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur administratif des Travaux de la ville de Paris.
HUMBLOT	Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur du Service des Eaux de la ville de Paris.
JOUBERT	Ancien Président de la Société des Anciens Elèves des Ecoles nationales d'Arts et Métiers.
LAUSSEDAT (le Colonel)	Membre de l'Institut, Directeur du Conservatoire national des Arts et Métiers.
Me LE BERQUIER	Avocat à la Cour d'appel de Paris.
MARTIN (J.)	Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, Ancien professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées.
MARTINIE	Contrôleur général de l'Administration de l'Armée, Ancien président de la Société de Topographie de France.
METZGER	Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des Chemins de fer de l'Etat.
MICHEL (J.)	Ingénieur en chef au Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.
NICOLAS	Conseiller d'Etat, Directeur du Travail et de l'Industrie au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes.
PHILIPPE	Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Hydraulique agricole au Ministère de l'Agriculture.
PILLET	Professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers.

Le **Président** de la Société des Ingénieurs civils de France.

RÉSAL	Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
ROUCHÉ	Professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers.
SANGUET	Président de la Société de Topographie parcellaire de France.
TAVERNIER (de)	Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur du secteur électrique de la rive gauche.
TISSERAND	Conseiller d'Etat, Directeur de l'Agriculture au Ministère de l'Agriculture.
TRICOCHE (le Général)	Président de la Société de Topographie de France.

BIBLIOTHÈQUE DU CONDUCTEUR DE TRAVAUX PUBLICS

Comité de rédaction

SIÈGE : 46, QUAI DE L'HÔTEL-DE-VILLE

Bureau

PRÉSIDENT :

JOLIBOIS — Conducteur des Ponts et Chaussées, Navigation de la Seine (Entretien des ponts de Paris), Président de la Société des Conducteurs, Contrôleurs et Commis des Ponts et Chaussées et des Mines, Membre des Sociétés des Ingénieurs civils de France, des anciens élèves des Ecoles d'Arts et Métiers, de Topographie de France, etc., Professeur à l'Association philotechnique.

VICE-PRÉSIDENTS :

LAYE — Ingénieur des Arts et Manufactures (Cie du Chemin de fer du Nord), ex-commis des Ponts et Chaussées.

VERDEAUX — Inspecteur de la voie (Cie du Chemin de fer d'Orléans), Membre de la Société des Ingénieurs civils de France.

VIDAL — Conducteur des Ponts et Chaussées (Contrôle des Chemins de fer du Midi).

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL :

CANAL — Conducteur des Ponts et Chaussées, Contrôleur Comptable des Chemins de fer (Orléans).

SECRÉTAIRES :

DEJUST — Conducteur municipal (Service des Eaux), Ingénieur des Arts et Manufactures.

DIÉBOLD — Conducteur des Ponts et Chaussées, Service Municipal (Assainissement).

HABY — Rédacteur au Ministère des Travaux Publics.

MEMBRES DU COMITÉ :

ALLEGRET — Conducteur des Ponts et Chaussées, Contrôleur Comptable des Chemins de fer (Ouest).

BONNET — Conducteur des Ponts et Chaussées, Service Municipal (Eclairage), ex-Vice-Président de la Société des Conducteurs, Contrôleurs et Commis des Ponts et Chaussées et des Mines.

BOSRAMIER	Conducteur principal des Ponts et Chaussées (Contrôle du Chemin de fer d'Orléans).
DACREMONT	Conducteur des Ponts et Chaussées, Service municipal (Assainissement).
DARIÈS	Conducteur Municipal (Service des Eaux), Licencié ès Sciences.
DECRESSAIN	Contrôleur des Mines, professeur à l'École d'Horlogerie.
EYROLLES	Conducteur des Ponts et Chaussées, Professeur de Mathématiques appliquées, Membre de la Société des Ingénieurs civils de France.
HALLOUIN	Inspecteur particulier de l'Exploitation commerciale des Chemins de fer.
MALETTE (G.)	Conducteur des Ponts et Chaussées (Service ordinaire et vicinal de la Seine).
A.-H. PILLIET (Dr)	Ancien interne, Lauréat des Hôpitaux, Chef du Laboratoire de Clinique chirurgicale de La Charité.
PRADÈS	Rédacteur au Ministère de l'Agriculture.
REBOUL	Contrôleur des Mines (Appareils à vapeur).
REVELLIN	Ingénieur, Ex-préparateur du Cours de mécanique et Chef de Laboratoire au Conservatoire national des Arts et Métiers.
ROTTÉE	Conducteur principal des Ponts et Chaussées, Ancien Chef de Bureau de l'Agent voyer en Chef du Département de la Seine.
SIMONET	Conducteur des Ponts et Chaussées, Service municipal (Voie Publique).
SAINT-PAUL	Conducteur Municipal (Service de l'Eclairage), Professeur à la Société de Topographie de France.
WALLOIS	Conducteur principal des Ponts et Chaussées, Service municipal (Voie publique).

INTRODUCTION

Bien que le mot de « travaux publics » se trouve dans plusieurs textes de lois et notamment dans la loi du 28 pluviôse an VIII, le législateur n'en a donné nulle part une définition explicite, et il faut recourir à la jurisprudence pour fixer les limites qui séparent les travaux dits publics des travaux dits privés. D'une manière générale, on peut dire que les travaux publics sont ceux qui sont exécutés dans l'intérêt des divers services publics dont un grand pays a la charge. C'est ainsi que, non seulement les travaux exécutés pour les services des Ponts et Chaussées, des Mines, de la Navigation, des Chemins de fer sont des travaux publics, mais qu'en outre les travaux exécutés par les Départements, les Communes, les Associations syndicales, les divers Ministères sont des travaux publics tant qu'ils ont pour objet l'intérêt général ou un intérêt collectif un peu étendu. L'étude détaillée de ces travaux serait longue, touffue, difficultueuse. Elle a, d'ailleurs, déjà été faite de main de maître, au point de vue juridique, par M. Albert Christophle, l'ancien directeur du Crédit foncier de France, et nous renvoyons à son livre détaillé ceux de nos lecteurs qui, après nous avoir lu, voudraient connaître plus à fond ce sujet délicat. Ce modeste volume n'a pour but que de résumer rapidement l'organisation actuelle de nos divers services de travaux publics, en rappelant, pour chacun d'eux, les faits les plus saillants de son histoire et en indiquant, pour chacun d'eux, les principaux modes de procéder.

L'histoire de nos travaux publics, depuis Charlemagne jusqu'à aujourd'hui, est un exemple frappant de centralisation administrative rapidement croissante. A mesure que ces travaux se développaient, qu'ils augmentaient en nombre et en importance, l'autorité royale les a groupés sous la direction d'une Administration de plus en plus nombreuse, de plus en plus instruite et de plus en plus puissante. La création de la

charge de grand-voyer de France en 1599, l'institution de la Direction générale des Ponts et Chaussées en 1715, la fondation de l'École des Ponts et Chaussées en 1745, la réorganisation du Corps des Ponts et Chaussées en 1790, la création du Ministère des Travaux publics en 1830, sa réorganisation en 1839 sont autant d'étapes de cette marche graduelle qui devait aboutir à l'Administration gigantesque de la troisième République, composée actuellement de 10.000 fonctionnaires. Il faut, cependant, signaler que la tendance à la décentralisation qui s'est accusée lors de la loi du 10 mai 1836, s'est accentuée de plus en plus depuis cette époque (lois de 1866, 1871, 1884) jusqu'au projet d'unification des services de voirie actuellement soumis au Parlement. Cette décentralisation, qui a rejeté sur les départements et sur les communes une partie des travaux incombant jusqu'alors à l'État, et qui tend en ce moment à leur donner une plus grande part encore dans l'entretien des grandes voies de communication, marque un mouvement en arrière sur le mouvement général qui avait présidé à l'organisation de nos travaux publics, et fait de l'année 1839 une sorte de maximum dans cette courbe des services des voies de terre qui, après avoir été si longtemps croissante, devient de plus en plus décroissante.

Le Ministère des Travaux publics, qui centralise aujourd'hui l'ensemble des grands services d'intérêt général, comprend actuellement, en dehors du Cabinet du Ministre et de la Direction du Personnel et de la Comptabilité, deux directions principales : 1° celle des Routes, de la Navigation et des Mines ; 2° celle des Chemins de fer. La direction des Bâtiments civils et Palais nationaux, qui appartenait depuis quelques années au Ministère des Travaux publics, a été, en 1895, rattachée à la Direction des Beaux-Arts, dépendant du Ministère de l'Instruction publique. Dans l'ordre adopté pour ce volume, nous ne nous éloignerons pas sensiblement de cette classification. Cependant l'importance de la première direction nous oblige à la diviser en deux études : celle du Service des Ponts et Chaussées et celle du Service des Mines, services d'ailleurs complètement distincts au double point de vue du recrutement du personnel et de la nature des travaux. De même, le peu d'importance relative de la Direction des

Bâtiments civils nous l'a fait rejeter dans le cadre des Services auxiliaires étudiés dans la dernière partie de ce volume. Enfin, nous avons réservé une large place à l'étude des Services d'intérêt collectif, qui tendent à prendre de plus en plus d'importance dans notre organisation moderne, à mesure que se développe et que s'affirme la personnalité des Départements, des Communes, des Associations syndicales, des Établissements publics, des Chambres de commerce, des Compagnies et des Sociétés ayant une personnalité morale. Notre étude peut donc être résumée dans le programme suivant :

PREMIÈRE SECTION. — **Services d'intérêt général :**

Première partie. — *Service des Ponts et Chaussées ;*
Deuxième partie. — *Service des Mines ;*
Troisième partie. — *Service des Chemins de fer.*

DEUXIÈME SECTION. — **Services d'intérêt collectif :**

Quatrième partie. —
1° *Service départemental ;*
2° *Service communal ;*
3° *Service des Associations syndicales ;*
4° *Service des autres travaux d'utilité publique.*

TROISIÈME SECTION. — **Services auxiliaires :**

Cinquième partie. —
1° *Service colonial ;*
2° *Service du Ministère de l'Instruction publique, des Beaux-Arts et des Cultes ;*
3° *Service du Ministère de l'Agriculture ;*
4° *Services des Ministères de la Guerre et de la Marine ;*
5° *Service du Ministère de l'Intérieur.*
6° *Service du Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes ;*
7° *Service du Ministère des Finances.*

Dans chacun de ces Services, nous subdiviserons l'étude en trois parties principales : 1° étude historique ; 2° organisation actuelle du personnel ; 3° mode de procéder et tenue des bureaux.

Nous essayerons de rendre cette étude aussi intéressante et aussi actuelle que possible en insistant sur les Services spéciaux, comme le Service colonial et le Service de la Ville de Paris, qui deviennent de plus en plus importants, et en signalant les réformes qui sont à l'ordre du jour dans plusieurs d'entre eux. Nous nous estimerons heureux si nous arrivons à rendre notre étude assez précise pour qu'elle reproduise la physionomie générale de l'organisation actuelle de nos services de travaux publics, et assez intéressante pour qu'elle soit parcourue sans fatigue par tous ceux qui s'intéressent à cette Bibliothèque encyclopédique.

Nous ne voulons pas clore ces quelques lignes d'introduction sans adresser ici nos remerciements les plus sincères à tous ceux qui se sont intéressés à notre étude et nous ont aidé de leurs lumières et de leurs conseils. Membres du Comité de rédaction ou du Comité de patronage de cette Bibliothèque, chefs de bureau des divers Ministères, ils ont tous droit à notre profonde reconnaissance, car ils ne nous ont ménagé ni leur temps, ni leur bienveillance, et nous sommes heureux de pouvoir ici leur rendre publiquement hommage de la part qui leur revient dans le fruit de nos modestes efforts.

PREMIÈRE PARTIE

SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES

CHAPITRE I

ÉTUDE HISTORIQUE

Les grandes voies militaires dont les Romains avaient sillonné la Gaule tombèrent en ruines lors de l'invasion des Barbares; et les premiers rois francs, uniquement occupés à guerroyer, ne paraissent pas avoir été assez civilisés pour comprendre l'importance des voies de communication. La seule conjecture qui nous reste de cette époque reculée est la tradition exprimée par la dénomination de « chaussées de Brunehault », qui paraît avoir été donnée à d'anciennes chaussées romaines, vestiges encore intacts d'une civilisation disparue. Il faut arriver à Charlemagne pour trouver dans les *Capitulaires* la trace de préoccupations et de dispositions relatives aux voies de communication. Mais la faiblesse du pouvoir, sous les successeurs de Charlemagne, ne permet guère de croire à l'efficacité de ces prescriptions, et l'anarchie féodale ne nous a laissé aucun témoignage écrit sur l'état et l'entretien des voies publiques pendant les xᵉ, xiᵉ et xiiᵉ siècles. A la fin du xiiᵉ siècle, cependant, sous le règne de Philippe-Auguste, les mouvements de populations provoqués par les croisades, le développement des idées, l'affranchissement des communes et l'affermissement de la royauté donnent un certain essor au commerce, à l'industrie, aux relations entre les diverses provinces, et le rétablissement des voies de communication commence, notamment

le rétablissement des ponts, chaussées et passages. Ces constructions furent, pour la plupart, entreprises par des congrégations religieuses dont la plus célèbre est l'ordre des ***Frères pontifes***, illustrée par saint Benezet, constructeur du pont d'Avignon (1177-1185). Pendant cette période de transition où la civilisation et la science, sortant des ténèbres du moyen âge, paraissent s'être conservées à l'état latent dans le monde des ecclésiastiques et dans l'ombre des cloîtres, les moines furent les principaux ingénieurs. C'est ainsi que le pont Notre-Dame, à Paris, est construit, en 1500, par un Cordelier, le Frère Joconde; le pont de bateaux de Rouen, par un Augustin, le Frère Nicolas; le pont de Maëstricht et le pont des Tuileries, par un Dominicain, le Frère Romain. Les ressources consistaient principalement en droits de péage et de boête, et accessoirement en dons pieux, deniers à Dieu sur les monnaies, minces subsides du Trésor royal et crues sur les aides et gabelles. Malheureusement, la plupart de ces ressources, et notamment les péages, furent souvent détournées de l'emploi auquel elles étaient destinées par des seigneurs rebelles à l'autorité royale, et les édits royaux qui nous sont restés de cette époque sont remplis de prescriptions relatives au recouvrement des taxes de péages et à leur bon emploi. C'est ainsi que l'édit de septembre 1535, rendu à Fontaine-Française par François Ier, portait : « Ont été pris et cueillis les deniers des péages par les vassaux qui les tiennent, par concession de nous et de nos prédécesseurs ou invétérée ou immémoriale possession, comme revenu à eux appartenant et faisant portion de leurs fief et seigneurie, sans faire aucune réparation; voulant aussi que les deniers que nous et nos prédécesseurs avons permis être cueillis et levés soient employés ainsi qu'ils doivent et non autrement, pour ces causes et autres bonnes et justes occasions à ce nous mouvant, ...
disons, déclarons et ordonnons, voulons et nous plaît, de notre propre mouvement, certaine science, pleine puissance et autorité royale, que tous et chacuns les deniers desdits péages . . . .
soient respectivement employés aux réparations des ponts, chaussées, passages et chemins des lieux et détroits en quels lesdits péages sont levés, de manière que l'on y puisse passer,

aller et venir sûrement, sans danger, incommodité et dommage des personnes, montures, denrées, marchandises et autres biens. » C'étaient les mêmes abus que cherchait à atteindre la fameuse ordonnance de Charles IX (janvier 1560), rédigée par le chancelier de l'Hôpital, qui portait en son article 105 : « Ceux à qui les droits de péage appartiennent seront tenus entretenir, en bonne et due réparation, les ponts, chemins et passages ; autrement, à faute de ce faire, enjoignons à nos procureurs faire saisir et mettre en notre main le revenu desdits droits et icelui faire employer aux réparations nécessaires. Et où il ne suffirait pas, répéter les deniers de ceux qui les ont reçus jusqu'à concurrence desdites réparations. » Mais le nombre, la répétition et la succession même de ces édits sont des preuves flagrantes de leur inefficacité. Les fonds continuent à être détournés, les ouvrages à tomber en ruines, les chemins à être délaissés, et il nous faudra arriver à Colbert pour voir enfin cesser ces gaspillages et ces abus.

Cependant, dès le commencement du XVI[e] siècle, avec Henri IV et Sully, l'autorité royale plus affermie commence à se préoccuper de l'organisation d'un service de travaux publics et, en 1599, est créé l'office de *grand-voyer de France*, dont les principales fonctions étaient de prendre connaissance de tous les deniers qui se levaient pour les travaux publics en vertu de commissions royales et de visiter tous les ouvrages faits ou à faire. Il se faisait aider dans ses visites et fonctions par des lieutenants qu'il nommait dans chaque généralité et par les intendants et trésoriers de ces généralités. Mais ce personnel peu nombreux, qui avait d'autres fonctions administratives ou financières importantes, le servait mal, et les travaux échappaient encore, pour la plupart, au contrôle du grand-voyer. Cependant, de grands progrès furent réalisés sous ce règne, notamment l'établissement de l'adjudication comme règle générale d'exécution des travaux publics avec la plupart des garanties que stipule notre cahier des charges actuel et la contribution de plus en plus large du Trésor royal aux dépenses de travaux publics. Cette contribution atteignait, en 1609, la somme de 870.000 livres, presque exclusivement consacrées à l'amélioration des voies navigables. Parmi les grands travaux faits à cette époque il faut signaler, en première

ligne, le commencement du canal de Briare, auquel furent employés par Sully 6.000 hommes de troupe, et, en seconde ligne, le dessèchement des marais de tout le royaume concédé au Hollandais Bradley. Parmi les travaux de second ordre, il faut signaler tous les travaux faits en vue de rendre grand nombre de rivières du royaume navigables, notamment la Loire, la Seine, l'Aisne, la Vesle, la Vienne et le Clain. Mais les troubles qui suivirent l'assassinat d'Henri IV, et l'affaiblissement du pouvoir royal qui en résulta, vinrent interrompre l'organisation administrative naissante des travaux publics. L'édit de 1621, reportant aux trésoriers de France la disposition des deniers des ponts et chaussées, et l'édit de 1626, supprimant la charge de grand-voyer de France, firent retomber les travaux publics dans les mains des généralités, et leur gestion redevint provinciale et indépendante. Les trésoriers auxquels ces travaux [illegible] négligèrent de plus en plus, et les [illegible] chaussées, ponts et passages [illegible]. Les voies fluviales [illegible] les concessions à [illegible] privées se [illegible] par l'autorité [illegible] concédèrent, [illegible] Bouteroue [illegible] Ardèche, à la [illegible] au port [illegible] des [illegible] et [illegible] pour [illegible] grands [illegible] régime [illegible] Tré- [illegible] à [illegible] Ser- [illegible] le [illegible] comme

l'un des premiers besoins du commerce et l'une des sources les plus fécondes de la prospérité publique. Aussi y donna-t-il tous ses soins et créa-t-il dans chaque généralité des intendants qui eurent dans leurs attributions la partie administrative et technique des ponts et chaussées, et ne laissèrent aux bureaux des trésoriers de France que la partie financière et contentieuse. Ces intendants correspondaient directement avec lui, avaient vis-à-vis de lui toute la responsabilité de leur service et étaient aidés par des trésoriers commissaires pris parmi les trésoriers des bureaux des généralités, à raison d'un par généralité. Les fonctions de ces trésoriers commissaires étaient, comme en fait foi l'arrêt du Conseil d'État du 11 février 1681, « de visiter, conjointement avec le sieur commissaire départi en la généralité, ou séparément ainsi que ledit sieur commissaire avisera plus à propos, les ponts, chemins et chaussées de ladite généralité, dresser procès-verbal de l'état d'iceux, et faire faire en sa présence, par personnes intelligentes et capables, les devis et estimations des ouvrages nécessaires pour les réparer et entretenir en bon état; sur lesquels il sera ensuite procédé conjointement avec ledit sieur commissaire départi et non autrement, à l'adjudication au rabais desdits ouvrages, les publications en tel cas requises préalablement faites; et après la perfection d'iceux, en fera la réception dans la manière accoutumée. »

On voit que les fonctions de ces trésoriers commissaires avaient quelque analogie avec celles de nos ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées et celles des intendants ou commissaires départis dans les généralités avec celles de nos ingénieurs en chef. Ce qui nous reste de la correspondance de Colbert et les appointements élevés de ces fonctionnaires prouvent toute l'importance qui était attachée à ces fonctions. Aussi, grâce à ce cadre de fonctionnaires et à l'activité infatigable et intelligente du premier ministre, les travaux publics prirent, en France, un nouvel essor. Les péages continuèrent d'être la principale source des fonds employés aux travaux publics, mais les abus auxquels ils avaient donné lieu jusqu'alors furent sévèrement réprimés, et le règlement promulgué par la déclaration royale du 31 janvier 1663 édicta des prescrip-

tions rigoureuses contre tous ceux qui n'employaient pas leurs droits de péages à l'entretien ou à la réparation des ponts, chemins, chaussées et passages qui leur avaient été concédés. Les autres ressources affectées aux travaux publics étaient des allocations du Trésor royal, toujours peu importantes, d'ailleurs, qui formèrent, à partir du règne de Louis XIV, l'*état-du-roy* des ponts et chaussées et des contributions fournies par les villes, les généralités ou les provinces qu'intéressaient les voies de communication à entretenir, à réparer ou à établir. Cette part contributive des villes devint de plus en plus grande à mesure que se perfectionna la viabilité, et fut, en général, prise sur leurs octrois ou payée par des octrois temporaires établis à cet effet.

A ces diverses ressources vinrent s'ajouter les corvées imposées dans les provinces frontières récemment conquises, Artois, Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Dauphiné, et employées principalement à la réfection des grands chemins. Cependant, Colbert, comprenant tous les abus que pouvait engendrer le système de la corvée, ne permit jamais qu'elle devînt une mesure générale, même dans ces pays frontières où elle était seule appliquée, et ce n'est qu'un demi-siècle plus tard qu'elle sera étendue à tout le royaume et constituera un des principaux griefs du peuple contre l'ancien régime. Grâce à ces concours d'argent et de bras, les grands chemins furent réparés, élargis, empierrés, multipliés; de grands ponts, remis en état ou construits; la navigation de la Loire améliorée, et les terres riveraines protégées contre les inondations; les crues du Drac, endiguées; l'Oise, l'Aube, la Seine, la Marne, la Somme, la Guyenne, le Lot, le Tarn, la Dordogne, l'Isle, la Vézère, canalisées et rendues navigables. Parmi les grands travaux de cette époque, il faut citer le canal de Calais à Saint-Omer (1681-1683), le canal du Loing (1679-1692), et surtout le canal du Languedoc qui reste l'une des œuvres les plus glorieuses du siècle de Louis XIV, et qui fut construit en quinze ans (1666-1681), grâce au génie, à la persévérance et au patriotisme de Pierre-Paul Riquet. D'autres projets de grands canaux furent mis à l'étude, notamment le canal du Bas-Rhône à la mer, de la Saône à la Loire par le Charolais, et de la Saône à l'Yonne par la Bourgogne. Mais ces projets

restèrent en suspens à la mort du grand Roy, et la plupart ne devaient être réalisés que de nos jours.

L'œuvre considérable de Colbert et l'organisation qu'il avait donnée au Service des Travaux publics ne devaient malheureusement pas se perpétuer après lui. Au milieu des guerres et des difficultés politiques qui assombrirent les dernières années du règne de Louis XIV, les grands chemins, les ponts, les chaussées furent délaissés; les abus revinrent. La plus grande partie des ressources consacrées aux travaux publics furent détournées au profit du budget de la Guerre qui était plus pressant ; et il y a bien peu d'arrêts à citer, sous les contrôleurs généraux des Finances Chamillart et Desmaretz, qui aient été favorables au développement des travaux publics. Il faut cependant noter l'arrêt du 26 mai 1705, qui posa en principe l'exécution des routes en ligne droite et jeta les bases d'une loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il faut également signaler un essai de réorganisation du personnel des Ponts et Chaussées vers 1712. Colbert avait chargé, dans chaque généralité, certains hommes habiles dans les arts du bâtiment, architectes, maçons, charpentiers, de dresser les devis et plans des ouvrages à exécuter sous les ordres des commissaires. Quelques-uns ne tardèrent pas, par leurs connaissances supérieures, à être exclusivement chargés de la partie technique des travaux et reçurent un brevet d'*architectes du Roy*. Ces ingénieurs architectes, qui n'étaient que quelques-uns pour tout le royaume, furent, en 1712, attachés définitivement au service du Roy payés par le Trésor royal, et leur nombre fut augmenté jusqu'à 22 (1 par généralité). De plus, un arrêt du 28 novembre 1713 institua 11 inspecteurs généraux chargés de les inspecter annuellement suivant les ordres et instructions du contrôleur général des Finances, et de préparer tout ce qu'ils jugeraient nécessaire pour le rétablissement et l'entretien des grands chemins, ponts, chaussées et autres ouvrages publics. Mais cette organisation, analogue à notre organisation actuelle, ne fonctionna que deux ans, et les ressources du Trésor royal ne permirent pas de lui donner suite. L'art de l'ingénieur ne paraît pas, d'ailleurs, avoir fait encore à cette époque de grands progrès, et les ingénieurs

chargés de la conception et de l'exécution des grands travaux sont surtout des architectes, plus aptes à bâtir des palais qu'à faire des routes ou des ponts. Le plus célèbre d'entre eux, Hardouin Mansart, chargé de la réfection du pont de Moulins sur l'Allier, dépensa près de un million et demi à cet ouvrage sans arriver à une solide construction, puisque le pont fut emporté, à peine achevé, par la première crue de la rivière. Il ne fut définitivement refait, pour la troisième fois, qu'en 1752. Certains grands travaux furent cependant faits avant la fin du règne de Louis XIV par le système des concessions. Il faut notamment citer la concession de la navigation de la Loire entre Roanne et Saint-Rambert, en 1701, au sieur de la Gardette ; celle de la navigation de l'Eure entre Chartres et Pont-de-l'Arche, en 1704, à Mme de Maintenon ; celle de la navigation du Clain, en 1708, à Mme Marchand de la Mulnière.

L'adjudication continua aussi d'être adoptée pour beaucoup de grands travaux qui furent payés avec des impositions spéciales frappées sur les contrées auxquelles ils étaient utiles. C'est ainsi que furent faits par adjudication les travaux de canalisation du Languedoc et de la Provence (canal des Losnes, en 1711) et les travaux d'endiguement du bassin supérieur de la Loire (digue de Pinay et digue de La Roche, en 1711-1717). Mais, d'une manière générale, l'état des chemins et routes du royaume était déplorable, comme en témoigne le *Mémoire pour perfectionner la police sur les chemins* de l'abbé de Saint-Pierre. Il était impossible d'y voyager l'hiver, et les haies d'arbres qui les bordaient, exploitées en coupes réglées par les fermiers riverains, ajoutaient l'envahissement de leurs branches à l'humidité constante dont ils étaient le siège, faute d'une construction primitive régulière.

Sous la Régence, la réorganisation du personnel des Ponts et Chaussées réapparaît avec l'institution d'une Direction générale des Ponts et Chaussées, dont le premier titulaire fut le marquis de Beringhen. Cette charge, qui centralisait tout ce qui ressortissait au Service des Travaux publics, ne paraît pas pourtant avoir été rendue indépendante de l'Administration financière, qui continua de faire les nominations dans le personnel des ingénieurs et commissaires, et contre-

signa tous les arrêts relatifs au Service des Travaux publics. Après le marquis de Beringhen, elle échut à Joseph Dubois, frère du cardinal, l'un des secrétaires du Cabinet du Roy et, en 1736, quand ce dernier demanda à résigner ses fonctions à cause de son grand âge, la charge fut supprimée, et les fonctions reportées à l'intendant des Finances d'Ormesson, qui reçut, en commission, « le détail des Ponts et Chaussées, pavés de Paris, turcies et levées, balisage de la rivière de la Loire et rivières y affluentes, tant pour la finance que pour leur pleine et entière administration ».

Néanmoins, malgré cette subordination du directeur des Ponts et Chaussées à l'intendant des Finances, c'est de cette époque (1716) que date la première organisation du Corps des Ponts et Chaussées. Aux 11 inspecteurs généraux et aux 22 ingénieurs des généralités, révoqués par le régime précédent, furent substitués 1 inspecteur général, 1 architecte premier ingénieur, 3 inspecteurs et 21 ingénieurs. Cette constitution hiérarchique subsista pendant tout le XVIIIe siècle sans parler des augmentations exigées ultérieurement par les besoins croissants du service. Il faut citer, parmi ces premiers ingénieurs, Trésaguet, qui devait inaugurer l'entretien des grandes routes empierrées et qui fut spécialement chargé de la réfection du pont de Moulins. En dehors de ce cadre des Ponts et Chaussées, d'autres ingénieurs furent spécialement nommés pour des travaux spéciaux, comme les deux de Regemorte, père et fils, chargés l'un des travaux du canal d'Orléans et du pont de Blois, et l'autre de la mise en état des grands chemins dans la province d'Alsace. C'est également un autre ingénieur de cette famille, qui ne donna pas moins de quatre grands ingénieurs à la France, qui fut chargé du service des turcies et levées de la Loire. Mais les traitements de ces pauvres ingénieurs du Roy, qui ne dépassaient pas 1.800 livres, furent souvent négligés et restèrent de longues années impayés. Des arrêts du Conseil d'État relevèrent plusieurs fois ces traitements trop infimes, mais la Chambre des Comptes de Paris, hostile à tous les fonctionnaires qui n'étaient pas titulaires d'offices achetés ou héréditaires, refusa d'enregistrer ces arrêts. Ce n'est qu'après des doléances réitérées, que nous ont conservées les lettres de

cette époque, que les appointements des ingénieurs furent, enfin, portés à 2.400 livres et régulièrement payés à la suite des lettres-patentes de juillet 1733. A la suite de leurs longs services, quelques-uns reçurent même une pension de retraite, comme Trésaguet. Cette organisation hiérarchique du Service des Ponts et Chaussées annula presque partout le rôle important qu'avaient les trésoriers commissaires sous Colbert, et ils ne subsistèrent plus que par respect pour les formalités et pour l'usage. Jusqu'en 1720, il y eut exception cependant pour la généralité de Paris où les trois trésoriers de France furent commissionnés pour le service des Ponts et Chaussées. A partir de 1720, le Gouvernement, qui vit dans ces prérogatives du Bureau des Finances de Paris un empiètement à son initiative, nomma directement 4 commissaires chargés de tous les travaux de la généralité de Paris. Grâce à l'organisation du service des Ponts et Chaussées, et malgré les inextricables difficultés dans lesquelles se débattaient les finances publiques à cette époque célèbre par le système de Law et ses conséquences, les travaux publics subirent pendant toute cette période une amélioration sensible. Les chaussées pavées et les grands chemins furent redressés et élargis (arrêts des 3 mai 1720 et 17 juin 1721).

La police du roulage commença à se faire jour par la déclaration royale du 14 novembre 1724, interdisant d'atteler à chaque charrette de deux roues plus de quatre chevaux depuis le 1er octobre jusqu'au 1er avril, et plus de trois chevaux depuis le 1er avril jusqu'au 1er octobre. Des sommes plus considérables furent consacrées aux travaux publics par des impositions extraordinaires dont furent frappées les diverses généralités, et une surveillance plus active fit disparaître les abus et les malversations.

La plupart des grands ponts furent construits ou refaits : pont de Charenton (1714-1719), pont de Blois (1716-1723), pont de Beaugency (1718-1725), pont de Saumur (1717-1730), pont de la Charité (1724-1731), pont Saint-Maxence (1717-1720), pont de la Guillotière (1718-1724), pont de Bray-sur-Seine (1715-1730), pont de Joigny (1725-1730), pont de Compiègne (1729-1733). Beaucoup de ces ponts faits en bois durent être refaits par la suite, mais ils accusent déjà une connaissance

beaucoup plus parfaite de l'art de l'ingénieur et une activité beaucoup plus grande employée à l'exécution des travaux publics. Parmi les grands travaux faits pour améliorer la navigation, il faut citer l'ouverture du canal d'Orléans, en 1724, dont la construction fut dirigée par Jean-Baptiste de Regemorte; celle du canal Crozat entre Chauny et Saint-Quentin, en 1733; et la reprise sérieuse du projet du canal de Bourgogne, en 1727.

Nous arrivons, dans cet historique rapide des travaux publics, en France, à la date tristement mémorable du 13 juin 1738, où une instruction, signée du contrôleur général des Finances Orry, établit dans tout le royaume la corvée des grands chemins. Ce système de la corvée, qui durera cinquante ans et qui reste une des plus lourdes fautes de l'ancien régime et une des causes principales de sa dépopularité avait été établi progressivement: d'abord temporairement, à l'occasion des voyages de Louis XIV à travers le royaume, puis pour des travaux spéciaux intéressant les riverains, enfin d'une manière permanente et uniforme dans les provinces de l'Est récemment conquises. Mais il ne devint une mesure générale qu'à partir du moment où la Direction générale des Ponts et Chaussées supprimée tomba entre les mains du département des Finances.

Le contrôleur général Orry qui avait été intendant de la généralité de Metz, et y avait constaté les grands services que la corvée avait rendus à l'amélioration de la viabilité dans ce pays, se décida à l'étendre à toute la France. Mais, en fait, elle resta très inégalement appliquée et soumise au bon plaisir des intendants des Finances. Ainsi, tandis que dans la généralité de Soissons on ne demandait que six jours de corvée par an, dans une autre généralité, à ce que raconte Richer d'Aube dans son *Mémoire sur les fonctions et devoirs des intendants*, on ne craignait pas d'occuper 51.000 hommes avec un nombre proportionné de bêtes de somme et de trait pendant trente-neuf jours de l'année. Le document anonyme qui nous est resté et qui est intitulé : *Mémoire sur la conduite du travail par corvées* chercha à uniformiser le service et à en fixer les principales réglementations. On peut se rendre compte de l'état d'esprit qui animait à cette époque les

détenteurs du pouvoir par ces quelques phrases prises au milieu du fatras des instructions et recommandations: « On pourra aussi commander les enfants de tout sexe au-dessus de douze ans pour porter les cailloux et le sable aux ouvriers depuis la décharge jusqu'à l'atelier. . . . .
Il sera ordonné aux habitants des villages les plus proches des chemins de retirer les travailleurs commandés qui ne pourront retourner chez eux et de leur fournir le gîte sur de la paille fraîche pour les hommes et sur de la litière pour les bêtes . . . .
Il est interdit aux corvéables de se racheter de la corvée par argent, et les subdélégués ont toute autorité pour emprisonner ou punir d'amende et de garnison les corvéables récalcitrants. »

Malgré ce mémoire et une instruction officielle du contrôleur général Orry, les différences les plus notables se perpétuèrent dans les diverses généralités. Dans les unes, la division du travail était faite par paroisses, en ateliers de travaux à terminer dans l'année. Dans les autres, elle était faite par tâches à exécuter en plusieurs années, de manière à ce que toute la route fût terminée simultanément. Le dénombrement des forces en hommes et bêtes de somme ou de trait était fait par les chefs des paroisses, et d'après ces dénombrements l'ingénieur subdivisait le travail en tâches. C'est dans la surveillance du travail des corvoyeurs, que commencent à apparaître l'institution du piqueur et celle du conducteur. Suivant Gendrier, ingénieur de la généralité de Bourges : « le conducteur doit avoir de la sagesse, de la probité, de la tête ; être instruit, vigilant, actif, et d'un tempérament robuste, car cet emploi demande d'être à cheval à tout instant, de parler, d'écrire et d'opérer sans cesse sur le terrain. » Le rôle du sous-ingénieur était encore plus important, car il avait la haute police des ateliers, et les conducteurs n'agissaient que sous sa direction. Il était constamment en route, car son département s'étendait sur le tiers ou le quart d'une généralité, et il devait parcourir les ateliers plusieurs fois pendant l'exécution des travaux. A tout ce personnel de surveillants s'ajoutait la maréchaussée, dont la présence était souvent permanente dans les ateliers. Ce luxe d'inquisiteurs,

que renforçait un luxe non moins grand de pénalités sévères, est une preuve flagrante de l'impopularité du système et des mutineries fréquentes qui se produisaient malgré toutes ces précautions chez les corvoyeurs. A ces abus et à ces causes de mécontentement il faut ajouter l'iniquité des exemptions qui atteignaient exclusivement la classe riche, noblesse, clergé et bourgeoisie des villes, de sorte que les labeurs des paysans et des ouvriers servaient à améliorer des routes dont les exempts jouissaient le plus. Le système de la corvée devait cependant accroître considérablement le Service des Ponts et Chaussées et donner à la France le grand réseau de routes dont elle est fière aujourd'hui. Daniel Trudaine, fils d'un ancien prévôt des marchands de Paris, remplaça, en 1734, d'Ormesson à la tête du Service des Ponts et Chaussées, et cet administrateur infatigable et intelligent devait organiser notre Corps des Ponts et Chaussées à peu près sur les bases qu'il possède aujourd'hui. Les ingénieurs des généralités, ne trouvant pas facilement des sujets capables de les seconder comme conducteurs et sous-ingénieurs dans les travaux si considérablement développés par la corvée, il institua à Paris un bureau de dessinateurs (1744), qu'il transforma rapidement en une école de jeunes ingénieurs, dont il donna la direction à Perronet, intendant alors de la généralité d'Alençon. Ainsi fut fondée, en 1747, l'École des Ponts et Chaussées, avec la garde du dépôt des cartes et plans des routes du royaume. Le Corps des Ponts et Chaussées a perpétué par un buste le souvenir fidèlement gardé de son éminent fondateur. A la même époque, Trudaine jeta les premières bases du Conseil général des Ponts et Chaussées par l'institution d'une Assemblée composée des inspecteurs et des principaux ingénieurs se trouvant à Paris. Cette assemblée se réunissait chez lui chaque dimanche. Dans ces réunions hebdomadaires, s'examinaient et se discutaient les projets des grands ouvrages à faire, les mémoires des inspecteurs, les projets de concours des élèves de l'École des Ponts et Chaussées, et toutes les mesures administratives qui pouvaient concourir à l'amélioration du Corps des Ponts et Chaussées et à l'organisation des travaux publics. Un arrêt du Conseil du 7 juillet 1750 réorganisa le Corps en portant le nombre

des ingénieurs à 25 (1 par généralité et 4 à la disposition du Gouvernement pour les travaux extraordinaires ou spéciaux), et le nombre des inspecteurs à 4, qui furent chargés d'inspecter tout le royaume partagé en quatre départements. A la tête du service étaient placés un premier ingénieur et le directeur de l'École des Ponts et Chaussées. Après les ingénieurs venaient, suivant les besoins, des sous-inspecteurs, des sous-ingénieurs, et des contrôleurs des travaux pris parmi les élèves de l'École des Ponts et Chaussées, enfin des conducteurs et des piqueurs pris en dehors du Corps. Sous l'habile direction de Perronet, l'École ne tarda pas à former une élite de jeunes gens, connaissant à fond toutes les sciences alors connues de l'art de l'ingénieur. La large et forte organisation de l'École, la nécessité de se montrer toujours digne des positions successivement acquises, la camaraderie et l'émulation des élèves, le maintien du principe d'honnêteté et d'amour du devoir donnèrent au titre d'ingénieur péniblement et lentement acquis une haute valeur, qui lui valut, à un haut degré, la considération publique. C'est de cette pépinière que sortirent les noms de de Cessart, Lamblardie, Fresnel, de Prony, Girard, Collignon, Lalanne, Coriolis, Brémontier, Vicat, Croisette-Desnoyers, Krantz, Jacqmin, de Montricher, Alphand, et tant d'autres qui resteront immortels dans l'histoire des travaux publics.

En même temps qu'était réformé et amélioré le Service des Ponts et Chaussées, fut réformée et améliorée la comptabilité des travaux. La déclaration royale du 20 décembre 1762, confirmant les principes émis par la Cour des Comptes, exigea de ne prononcer les adjudications que sur devis détaillés rédigés par les ingénieurs et de ne comprendre, dans ces devis, ni les charges étrangères aux ouvrages ni les appointements des ingénieurs établis sur états spéciaux et nominatifs arrêtés par le contrôleur général des Finances. On voit, d'ailleurs, apparaître à cette époque des condamnations contre les entrepreneurs, confirmées par des arrêts du Conseil d'État. C'est ainsi que les entrepreneurs de la route de Metz à Strasbourg furent condamnés à une restitution de 32.241 livres par l'arrêt du 17 mars 1744. La réorganisation du Corps des Ponts et Chaussées et de la comptabilité, l'institution de la corvée, l'énergique

impulsion venant d'en haut et l'émulation des fonctionnaires valurent à cette époque de l'ancien régime d'être celle du plus grand développement des ponts et chaussées dans tout le royaume. Les sueurs et les souffrances de nos pères nous ont légué 6.000 lieues de routes, larges, droites, plantées d'arbres, bien construites, dont nous n'avons eu depuis lors que la charge d'entretien. Les divers principes de notre cahier des charges moderne sont dès cette époque consacrés, comme en témoigne l'arrêt du 7 septembre 1755, qui résume toutes les dispositions édictées jusque-là. On y trouve toutes les prescriptions relatives à l'expropriation, à l'occupation temporaire, au privilège des travaux publics et à la police du roulage. C'est aussi pendant cette période de trente-six années (1733-1769) que la construction des grands ponts prit une extension considérable, en même temps que leur solidité devint plus parfaite, puisque la plupart ont pu être conservés jusqu'à nos jours. L'art de l'ingénieur se développa extraordinairement, grâce aux leçons et aux études dont l'École des Ponts et Chaussées fut le siège. Citons, entre autres, les ponts de Sens, de Pont-sur-Yonne, de Vouvray, de Charmes, de Port-de-Piles, d'Orléans, de Moulins, de Saumur, de Tours, de Cravant, de Montereau, de Mantes, de Trilport, de Château-Thierry, de Saint-Edme, de Neuilly, construits par les plus grands noms de cette époque. Ce furent même plutôt des œuvres d'école que celles d'un seul homme, à cause de la part qu'y prit l'Assemblée des Ponts et Chaussées qui en discuta les plans, devis, et en détermina les lignes principales. Les noms de Boffrand, de Regemorte, Bayeux, Perronet, Hupeau, de Voglie, de Cessart, Pitrou, restent attachés à l'histoire de ces importants ouvrages. Le budget annuel des Ponts et Chaussées varie, d'ailleurs, dans ces trente-six années (1733-1769) entre 3 et 4 millions de francs. Nous sommes déjà loin des faibles ressources des débuts, et cependant il faut reconnaître que l'œuvre accomplie reste au-dessous du travail demandé à tant de bras, de souffrances imposées à tout un peuple par un despotisme monstrueux. L'estimation de ce travail en journées eût effrayé même le Gouvernement qui l'ordonnait, tant elle dépassait les ressources dont disposait le budget des Travaux publics. Il ne faut pas quitter cette époque sans signaler

aussi de grandes améliorations apportées à la navigation de plusieurs rivières, la Guyenne, le Tarn, la Vire, l'Escaut, l'Isle, la Charente, sans rappeler l'ouverture du canal de Neuffossé et le projet des canaux de Bourgogne, du Berry, de Givors, des Ardennes et du canal latéral à la Garonne. Enfin, il faut signaler les nombreux ouvrages et les sacrifices faits pour endiguer la Loire, dont le service de turcies et levées fut réorganisé et confié à un ingénieur en chef, ainsi que pour endiguer l'Isère et le Drac, dont les inondations désolaient le Dauphiné. C'est aussi de cette époque que datent les premiers ouvrages de défense des ports maritimes de guerre ou de commerce dont la plupart furent réunis au département des Ponts et Chaussées, notamment les travaux des ports de Bayonne, de La Rochelle et de Honfleur.

Quand Daniel Trudaine mourut, en janvier 1769, et fut remplacé par son fils Trudaine de Montigny, à la tête du Service des Ponts et Chaussées, la corvée, déjà violemment attaquée par les marquis de Mirabeau et d'Argenson et par divers Parlements, comme le Parlement de Toulouse, n'avait plus les caractères odieux du début, et dans chaque généralité les efforts des intendants et des ingénieurs tendaient à en atténuer les effets. Deux surtout devaient se signaler plus particulièrement dans cette voie à l'attention publique, Orceau de Fontette, intendant de la généralité de Caen, et Turgot, intendant de celle de Limoges. Orceau de Fontette fit, en 1757, une proposition à l'Assemblée des Ponts et Chaussées tendant à imposer les travaux en nature au prorata de la taille des habitants, mais elle fut repoussée par Trudaine. Il chercha alors à améliorer le système des tâches par paroisse par des modifications qu'il a exposées dans son *Ordonnance pour diminuer la charge des corvées*. Ces modifications consistaient principalement en une réduction des tâches proportionnellement à l'augmentation des distances et en une mise en demeure des communautés de choisir entre le travail en nature et la contribution pécuniaire. Ces réformes non seulement assimilaient la corvée à une contribution pécuniaire, mais encore changeaient l'assiette de la corvée, puisque les taillables riches supportaient ce dont étaient déchargés les taillables pauvres et ce qui pesait sur les corvéables non taillables.

Aussi de nombreuses réclamations s'élevèrent. Pour avoir rendu la corvée plus équitable et mieux répartie, en avoir supprimé les abus les plus criants, Orceau de Fontette fut en butte aux poursuites de la Cour des Aides de Rouen. La détresse de la France à cette époque faisait réduire les travaux des routes et portait toutes les Cours provinciales à dénoncer partout la corvée et à demander sa suppression. Le Gouvernement était sans cesse indécis entre son désir de voir cesser les plaintes d'une population éprouvée et celui de maintenir l'entretien des Travaux publics. Cependant, l'arrêt du Parlement du 19 juillet 1760 cassa les divers arrêts des Cours provinciales, maintint la corvée et décida l'envoi de troupes dans les provinces récalcitrantes. Orceau de Fontette sut, par une fermeté mêlée de prudence, maintenir ses réformes qui furent appréciées des populations et s'étendirent aux généralités de Moulins, de Rouen et d'Alençon.

Turgot, dans la généralité de Limoges, essaya de faire adopter le rachat de la corvée par un paiement des journées de corvée. Mais son plan fut rejeté par Trudaine. Ne se rebutant pas, il adressa à Trudaine, en 1762, un nouveau mémoire développant tout son plan et réfutant toutes les objections du premier ministre. Ce second mémoire n'eut pas plus de succès que le premier. Mais Turgot, montrant dès cette époque l'opiniâtreté et la ténacité d'idées qui caractérisèrent son administration intelligente, passa outre et appliqua son système sur une partie de la route de Paris à Bordeaux par Limoges, en payant les journées de corvée par un dégrèvement correspondant des tailles. Ne pouvant obtenir un arrêt du Conseil pour consacrer sa réforme, il prit le parti de faire exécuter son système par ses simples ordonnances, mais il sut faire valoir avec tant d'insistance son plan de réforme qu'il obtint l'acquiescement tacite des Cours des Aides. Après avoir multiplié ses demandes et plusieurs fois renvoyé son plan développé longuement et écrit tout entier de sa plume, cet homme persévérant, et qui ne reculait devant aucun travail pour faire triompher les idées qu'il croyait justes, eut le bonheur de voir ses réformes consacrées par un arrêt du Conseil du 11 janvier 1766, qui mit enfin sa responsabilité à couvert. Cet arrêt fut renouvelé annuellement jusqu'au jour où

fut définitivement supprimée la corvée dans la généralité de Limoges, en 1787, et, pendant ces vingt-cinq ans (1762-1787) que fonctionna le système de Turgot, les travaux ne cessèrent de prendre dans cette généralité un développement plus considérable. Le chiffre des travaux s'éleva à plus de 300.000 fr. et 100 lieues de routes neuves furent exécutées et constamment entretenues dans le meilleur état. Les deux méthodes d'Orceau de Fontette et de Turgot ne tardèrent pas à occuper tous les esprits. Chacune eut ses partisans et ses détracteurs. Mais elles furent l'une et l'autre acceptées avec enthousiasme par les populations, car elles étaient toutes deux un pas immense fait dans l'amélioration de cet impôt inique du travail qui fut une des questions brûlantes de ce siècle.

Sous Trudaine de Montigny, le Corps des Ponts et Chaussées fut étendu, en raison du développement des travaux publics. Un ingénieur fut placé à la tête de chacun des trois départements qui formaient la généralité de Paris : Versailles, Fontainebleau et Compiègne, et 50 Commissions d'inspecteurs furent créées pour toutes les généralités. Ces inspecteurs remplacèrent les sous-inspecteurs et correspondaient à nos ingénieurs ordinaires, tandis que les ingénieurs des généralités correspondaient à nos ingénieurs en chef. En 1772, l'éclat du Corps fut encore augmenté par l'institution d'un uniforme qui permit au public de reconnaître les membres du corps des Ponts et Chaussées, chacun suivant son grade. En 1783, les ingénieurs de la généralité de Paris furent assimilés aux ingénieurs des autres généralités, et le nombre des inspecteurs généraux fut porté de 4 à 5. En 1786, le nombre des inspecteurs fut porté de 50 à 60, et le nombre des sous-ingénieurs qui resta toujours illimité était passé de 72, en 1771, à 124, en 1784.

Lorsque Turgot fut nommé contrôleur général des Finances en 1774, sa première préoccupation fut de suspendre la corvée, devenue de plus en plus impopulaire, et décriée par tous les publicistes et les philosophes, notamment attaquée par Voltaire dans son *Dictionnaire philosophique*. Sa circulaire du 6 juin 1775 portait que cette suspension n'était qu'un acheminement vers la suppression. Cette suppression de la corvée ne pouvait au fond être qu'une transformation en une charge

nouvelle, car les ressources du Trésor royal ne permettaient pas de subvenir seules aux frais d'entretien et de construction des routes et ponts sans imposition nouvelle. Mais la transformation de la corvée en une imposition pécuniaire, également répartie sur tous, supprimant les exemptions iniques et frappant chacun suivant sa richesse, était un progrès immense, une véritable révolution pour l'époque[1]. Turgot s'en aperçut bien, car, après des discussions et des consultations sans fin avec les intendants, les autres ministres et les présidents du Parlement de Paris, il ne put faire partager ses idées par personne. Toutes les inquiétudes et les hésitations du grand ministre nous ont été conservées dans les fragments de la correspondance de Turgot avec Trudaine de Montigny. Avec sa ténacité caractéristique, Turgot maintint son édit qui, malgré les remontrances acerbes du Parlement de Paris, fut enregistré par le Roy dans le lit de justice, tenu à Versailles le 12 mai 1776. Mais l'opposition systématique du Parlement, les remontrances des intendants et des autres ministres, l'hostilité de la noblesse l'avaient d'avance frappé de nullité. Il ne fut communiqué qu'à quatre Parlements principaux sur douze, resta lettre morte, et le grand Turgot paya de sa chute l'audace inouïe de vouloir établir dans le royaume un impôt équitable, auquel chacun contribuait suivant ses moyens, et qui mettait les seigneurs sur le même pied que les roturiers.

Les premiers soins du successeur de Turgot, qui fut Clugny de Nuis, furent de revenir sur les réformes libérales de son prédécesseur et, malgré les efforts de Trudaine de Montigny, qui aurait voulu établir un système analogue à celui d'Orceau de Fontette, la déclaration royale du 11 août 1776 rétablit les choses comme avant l'édit de Turgot. En réalité, le progrès de l'opinion publique et les attaques contre la corvée, telle qu'elle avait été primitivement comprise, ne permettaient pas une application stricte de la déclaration royale. La corvée fut rétablie, mais considérablement améliorée par une ins-

[1] La *prestation*, qui existe encore et dont nous parlons plus loin, n'a été en définitive qu'une forme plus équitable, plus juste, plus uniformément répartie de l'ancienne corvée.

truction spéciale du contrôleur des Finances. Cette instruction maintenait les anciens privilèges et les anciennes exemptions, mais elle exonérait les pauvres journaliers en posant le maximum de douze jours de travail par an, et, par ses diverses dispositions, amenait la suppression de tout travail gratuit.

A Trudaine de Montigny succéda d'abord de Cotte (1777-1781), puis Chaumont de la Millière (1781-1789). Sous leur direction quelques réformes s'opérèrent encore dans le Service des Ponts et Chaussées. Il faut notamment signaler l'institution des premières Assemblées provinciales, qui rendirent plus faible l'autorité qu'avaient les intendants sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées, et le rachat des péages ne servant pas à l'entretien journalier d'ouvrages spéciaux prescrit par l'arrêt du Conseil du 15 avril 1779. Chaumont de la Millière s'occupa tout spécialement de l'École des Ponts et Chaussées, à laquelle il donna un sous-directeur dans la personne de l'inspecteur général de Chézy et une nouvelle instruction réglementaire, dont la disposition la plus saillante est l'obligation d'une mission annuelle d'un élève en Italie. Tout un règlement fut également rédigé relativement aux inspecteurs, sous-ingénieurs et élèves appointés.

Pendant le ministère de Necker et celui de son successeur, Joly de Fleury, la question de la corvée préoccupa toujours les pouvoirs publics, car elle continuait d'être fort inégalement appliquée dans le royaume, faisant l'objet de vexations injustes dans certaines généralités, et presque abandonnée ou convertie dans d'autres. Mais les discussions de Necker avec Perronet, et de Joly de Fleury avec Chaumont de la Millière à ce sujet, pas plus que les réponses des 24 intendants du royaume consultés ne paraissent avoir amené une résolution ferme de réforme. Dans cette période d'hésitation, qui s'étendit de 1776 à 1786, la lutte entre le Parlement de Guyenne et l'intendant de la généralité de Bordeaux est restée historique. Ce fut une lutte pendant dix ans entre une Cour locale et le Gouvernement du royaume à coups d'arrêts tour à tour publiés et affichés sans qu'on pût prévoir lequel des deux partis aurait le dernier mot. Enfin, l'arrêt du 6 novembre 1786 ordonna l'essai pen-

dant trois ans de la conversion de la corvée en une contribution pécuniaire, et il fut bientôt suivi de la déclaration royale du 27 juin 1787, qui abolit définitivement la corvée. D'ailleurs, les événements se précipitaient; et l'exécution éphémère et tardive de cette déclaration qui fit disparaître une des plaies de l'ancien régime ne devait pas empêcher la Révolution française, deux ans après.

Pendant cette dernière période (1769-1789), les difficultés et les luttes auxquelles avait donné lieu le système de la corvée empêchèrent dans bien des parties du royaume le progrès des travaux publics. Il faut cependant signaler la meilleure confection et le meilleur entretien des routes, grâce à l'empierrement qu'inaugura Trésaguet et au rouleau compresseur qu'inventa de Cessart. Des mesures nouvelles furent édictées concernant la police du roulage; l'arrêt du 18 novembre 1781 remit à la charge des villes leurs rues et leurs avenues de banlieue, et l'arrêt du 20 avril 1783 établit un délai de six mois entre le tracé des routes et leur exécution pour permettre aux particuliers intéressés de faire valoir leurs droits aux indemnités pour expropriation.

Parmi les grands travaux de navigation de cette époque, il faut citer la triple entreprise des canaux de Bourgogne, du Charolais et de Franche-Comté. Celui du Charolais fut seul terminé en 1789. La Révolution interrompit les deux autres, Les canaux de Picardie et de la Somme furent également commencés, et les projets des canaux de Bretagne et de Paris furent adoptés, ainsi que le projet de dérivation de l'Yvette à Paris. Parmi les travaux de second ordre, il faut citer la réfection des ponts de Nevers, de Neuilly et de Saint-Maxence, les importants travaux d'endiguement de la Loire, dont le service des turcies et levées fut simplifié avec la suppression de la Compagnie des Marchands en 1783; enfin, l'amélioration de nombreux ports maritimes, et notamment la fermeture de la rade de Cherbourg. Le budget des Travaux publics s'était, d'ailleurs, étrangement accru pendant cette période. Depuis 1769, où il était de 5 millions 1/2 environ, il s'était progressivement élevé jusqu'à 10 millions en 1786, et, si l'on ajoute à ces 10 millions la valeur représentative de la corvée que Chaumont de la Millière évalue à

13 millions, nous arrivons au chiffre total de 23 millions, qui est déjà fort respectable.

Nous nous sommes assez longuement étendu sur cet historique du Service des Ponts et Chaussées, plus que ne semble le comporter la division de cet ouvrage. Mais il ne faut pas oublier que cet historique est celui de nos travaux publics en général, car les autres services que nous étudierons ensuite, comme les Services des Mines, des Chemins de fer, des Départements et des Communes sont nés d'hier, et n'ont presque pas d'histoire. Cette histoire des débuts de nos travaux publics était donc une introduction naturelle à un ouvrage sur l'organisation actuelle de nos divers Services.

CHAPITRE II

ORGANISATION DU PERSONNEL

La Constituante maintint l'organisation du Corps des Ponts et Chaussées telle que l'avait établie l'ancien régime par les décrets du 31 décembre 1790 et du 25 mai 1791. Mais la direction du Service passa du Ministère des Finances au Ministère de l'Intérieur, qui eut dans ses attributions: « le maintien et l'exécution des lois touchant les mines, minières et carrières, les ponts et chaussées et autres travaux publics, la conservation de la navigation et du flottage sur les rivières et du halage sur les bords, la direction des objets relatifs aux bâtiments. » (Art. 7 du décret du 25 mai 1791.)

Deux divisions séparées furent instituées au Ministère de l'Intérieur: celle des Mines et celle des Ponts et Chaussées. Les décrets du 7 fructidor an XII et des 7 août et 7 novembre 1810 érigèrent ces divisions en directions, et une ordonnance royale du 17 juillet 1815 les réunit en une direction générale qui était un premier pas vers un ministère distinct L'extension des travaux publics amena la création de ce ministère après 1830, et l'ordonnance du 17 mai 1831 institua le Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. En 1839, il fut dédoublé, et le Ministère des Travaux publics prit naissance. Mais, en 1853, le second Empire le supprima, et rattacha de nouveau les Travaux publics au Ministère de l'Agriculture et du Commerce. Il ne fut rétabli que par le décret du 17 juillet 1869, et depuis lors il n'a cessé d'avoir une existence indépendante. Il a la charge de tout ce qui concerne la construction, la réparation ou l'entretien de tous les grands travaux d'utilité publique exécutés par l'État et la

surveillance de ceux qui sont confiés à des Compagnies concessionnaires.

Tout le Service des Ponts et Chaussées dépend aujourd'hui de la deuxième direction de ce ministère, *Direction des Routes, de la Navigation et des Mines*, qui est elle-même subdivisée en trois divisions :

Première division : *Routes et Ponts ;*
Deuxième division : *Navigation ;*
Troisième division : *Mines et Usines.*

Ce sont les deux premières divisions qui centralisent les travaux du Service des Ponts et Chaussées, la troisième division centralisant les travaux tout à fait distincts du Service des Mines que nous étudierons après.

La première division des Routes et Ponts comprend deux bureaux [1]. Le premier, dirigé par un chef de bureau, un sous-chef de bureau et trois rédacteurs, s'occupe des routes nationales. Il a dans ses attributions tout ce qui concerne la construction, la rectification et l'entretien de ces routes ou des ponts qui en font partie, ainsi que ce qui concerne l'exécution des lois et règlements et le contentieux relatifs à ces routes. Le second bureau, dirigé par un chef de bureau, un sous-chef, deux rédacteurs et un conducteur principal des Ponts et Chaussées, s'occupe des routes départementales, des voies ferrées des quais des ports maritimes et de la police du roulage. Il a dans ses attributions la déclaration d'utilité publique des travaux de construction et de rectification des routes départementales, l'exécution des lois et règlements et le contentieux relatifs à ces routes, l'examen des projets de travaux communaux communiqués par le Ministère de l'Intérieur, le règlement des alignements des routes nationales et départementales dans les traverses des villes, bourgs

[1] Le personnel de ces bureaux dont nous donnons la composition actuelle peut varier beaucoup suivant les travaux, les circonstances et les nécessités budgétaires. Il est d'ailleurs en majeure partie composé d'expéditionnaires et de rédacteurs recrutés, comme dans les autres ministères, par des concours directs où l'instruction juridique est plus favorisée que l'instruction technique même des travaux publics.

et villages, la concession, déclaration d'utilité publique, construction et exploitation des voies ferrées des quais des ports maritimes et fluviaux, la police du roulage sur les routes nationales et départementales, la statistique des routes, les affaires relatives à la pose des conduites d'eau, de gaz et d'électricité, les études de distribution d'eau dans les villes et communes, l'épuration d'eau d'égout.

La deuxième division de la Navigation comprend trois bureaux. Le premier, dirigé par un chef de bureau, un sous-chef, quatre rédacteurs, un expéditionnaire et un conducteur des Ponts et Chaussées, s'occupe des ports maritimes. Il a, dans ses attributions, l'établissement, l'amélioration et l'entretien des ports maritimes de commerce de la France et de l'Algérie, la construction des digues de défense et d'ouvrages à la mer, l'organisation des associations syndicales pour l'exécution de ces travaux, les questions relatives à l'exploitation et à l'outillage des ports, aux occupations temporaires du Domaine public maritime, aux projets de concession de polders et de lais et relais de mer, à la délimitation du Domaine public maritime, à la création de parcs et de clairées à huîtres, à l'établissement de jetées-promenades en mer, aux Commissions nautiques. Il dirige, en outre, le Service de l'Éclairage et du Balisage des côtes de France et d'Algérie, l'établissement et entretien des phares, fanaux, balises et amers, l'exécution des lois et règlements sur la grande voirie et la police des ports maritimes et sur la protection du balisage des côtes, le contentieux relatif à ce service. Le deuxième bureau, dirigé par un chef de bureau, un sous-chef, trois rédacteurs, deux expéditionnaires et deux conducteurs des Ponts et Chaussées, s'occupe des rivières navigables et flottables. Il a dans ses attributions l'entretien et l'amélioration des fleuves et rivières navigables, la construction et l'entretien des chemins de halage, des barrages, écluses, quais et bas ports, l'amélioration et le règlement du flottage sur les rivières flottables en trains, les travaux de défense contre les rivières et torrents, l'organisation des associations syndicales pour l'exécution de ces travaux, le matériel et l'administration du Service des Bacs, l'exécution des lois et règlements sur la grande voirie en ce qui concerne les rivières navi-

gables ou flottables en trains, le contentieux relatif à ces divers services. Il dirige, en outre, la pêche fluviale, la surveillance, la police et l'exploitation de la pêche dans les fleuves, rivières et canaux navigables et flottables (non compris les dépendances de la pêche maritime et le Service de la Pisciculture), les concessions de prises d'eau de toutes natures, les règlements d'eau d'usine, les partages d'eau, les règlements de barrages sur les cours d'eau du Domaine public et le Service spécial de la Statistique. Le troisième bureau, dirigé par un chef de bureau, un sous-chef, quatre rédacteurs et un expéditionnaire, s'occupe des canaux de navigation. Il a dans ses attributions la construction et l'entretien des ouvrages relatifs aux canaux de navigation, le contrôle des canaux concédés, le Service de l'Inspection des ports dans le bassin de la Seine pour l'approvisionnement de Paris, l'exécution des lois et réglements sur la police des voies navigables, les questions relatives aux occupations temporaires du Domaine public fluvial, les chômages des voies navigables, le contentieux relatif à ce service, les concessions de prises d'eau de toutes natures, les règlements d'eau d'usine, les partages d'eau, les règlements de barrage sur les canaux de navigation concédés et non concédés, les travaux d'aménagement des eaux exclusivement destinés à l'alimentation et à l'amélioration des canaux.

A côté du Ministre et de cette Administration centrale est placé un Conseil permanent dit *Conseil général des Ponts et Chaussées*, qui joue à peu près, auprès du Ministre, au point de vue consultatif, pour tout ce qui concerne le Service des Ponts et Chaussées, le rôle que joue le Conseil d'État vis-à-vis du Chef du pouvoir exécutif. Nous avons vu dans l'historique qui a fait l'objet du précédent chapitre le premier embryon de ce Conseil dans cette Assemblée des Ponts et Chaussées instituée par Trudaine, qui se réunissait chez lui chaque dimanche et discutait les projets les plus importants et les principales mesures relatives au Service des Ponts et Chaussées. Le décret du 7 fructidor an XII (25 août 1804), qui réorganisa le Corps des Ponts et Chaussées fit de cette Assemblée presque privée un Conseil officiel ayant des attributions bien marquées et fort étendues. Dans les débuts,

malgré l'étendue du territoire, la lenteur et les difficultés des communications, la multiplicité des travaux, il ne comprit que 5 inspecteurs généraux sédentaires et 15 inspecteurs divisionnaires. Le directeur général des Ponts et Chaussées présidait le Conseil auquel assistaient 9 auditeurs au Conseil d'État, attachés plus spécialement à l'Administration des Ponts et Chaussées et ayant voix délibérative. On y discutait tous les projets des travaux présentés, toutes les affaires contentieuses, toutes les questions concernant les ouvrages d'art. L'avis de ce Conseil était transmis par le directeur général au Ministre sous forme de rapport, mais celui-ci ne prenait une décision qu'avec l'agrément de l'Empereur. La composition du Conseil fut modifiée plusieurs fois par la suite, notamment par les décrets du 17 juin 1854 et du 15 septembre 1869, et par les arrêtés du 5 mai 1863 et du 19 décembre 1878. Actuellement ce Conseil se compose :

Du Ministre, président ;

Du directeur du Personnel et de la Comptabilité ;

Des inspecteurs généraux de 1re classe, au nombre de 9 actuellement ;

Des inspecteurs généraux de 2e classe désignés par le Ministre, au nombre de 22 actuellement (12 siégeant du 1er janvier au 30 juin et 10 du 1er juillet au 31 décembre) ;

De l'Inspecteur général des Travaux maritimes.

En outre, le directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, et le directeur des Chemins de fer peuvent assister aux séances du Conseil et ont voix délibérative pour les affaires concernant leurs Services. Si le Ministre est absent, il est remplacé à la présidence par un vice-président choisi parmi les inspecteurs généraux de 1re classe. Le vice-président est nommé pour un an et peut être maintenu en fonctions. Un inspecteur général de 2e classe ou un ingénieur en chef est pris pour secrétaire du Conseil et a voix délibérative. Il lui est adjoint un ingénieur ordinaire de 3e classe avec le titre d'attaché au Secrétariat du Conseil. Le poste est occupé pendant un an par l'élève qui est sorti le premier de l'École des Ponts et Chaussées. Enfin, les ingénieurs de tout grade en

activité ou en congé présents à Paris peuvent assister aux séances et ont voix consultative dans la discussion des affaires concernant leur service.

Pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du Conseil entier, le Conseil est divisé en sections. C'est le Ministre qui détermine le nombre, les attributions et la composition des sections et qui décide souverainement si une affaire peut être délibérée dans une section ou si, au contraire, elle doit être soumise au Conseil tout entier. Le nombre des sections a beaucoup varié dans ces dernières années. Il était de deux en 1832. Il fut porté à quatre en 1838, puis fut ramené à deux en 1863. L'arrêté ministériel du 19 décembre 1878 porta le nombre des sections à quatre, en créant les deux sections relatives, l'une à la construction, et l'autre à l'exploitation des chemins de fer ; mais un arrêté suivant du 26 janvier 1879 supprima la section de l'exploitation qui devint le Comité de l'Exploitation technique des Chemins de fer, dont nous parlerons plus loin à propos du Service des Chemins de fer. Le nombre des sections est donc actuellement de trois[1].

1° Une section pour les affaires concernant les Ier, IIe, IIIe, XIIIe, XIVe et XVIe arrondissements d'inspection, composée des 6 inspecteurs de ces arrondissements et de 3 inspecteurs généraux de 1re classe ;

2° Une section pour les affaires concernant les IVe, Ve, VIe, VIIe, VIIIe et IXe arrondissements d'inspection, composée des 6 inspecteurs de ces arrondissements et de 2 inspecteurs généraux de 1re classe ;

3° Une section pour les affaires concernant les Xe, XIe, XIIe et XVe arrondissements d'inspection, composée des 4 inspecteurs de ces arrondissements et de 2 inspecteurs généraux de 1re classe.

On voit que les affaires de toutes natures sont également réparties entre toutes les sections, et ne vont à celles-ci ou à celles-là que suivant l'arrondissement d'inspection dont elles

[1] La composition de ces sections varie beaucoup d'une année à l'autre et même dans le courant d'une même année. Nous ne donnons donc ici que la composition actuelle, sans qu'il faille attacher à cette organisation des sections une fixité qu'elle n'a pas.

émanent. Les affaires concernant les chemins de fer son- également réparties entre les trois sections, la première s'occupant des réseaux du Nord, de l'Ouest, d'Algérie, de Corse et de Tunisie; la seconde, des réseaux de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée; la troisième, des réseaux de l'État, de l'Orléans et du Midi.

Cette répartition par arrondissements d'inspection fut substituée par l'arrêté ministériel du 5 mai 1863 à l'ancienne répartition par nature d'affaires qui était analogue à celle des sections du Conseil d'État. On prétendit que ce système avait l'inconvénient de ne pas permettre aux inspecteurs généraux de 2e classe de suivre jusqu'au bout les affaires litigieuses de leur circonscription, quand ces affaires n'étaient pas dévolues par leur nature à la section à laquelle ils appartenaient. Mais, si la nouvelle répartition par arrondissements supprime cet inconvénient, elle en fait naître un autre qui n'est pas moins grave, c'est le jugement des affaires litigieuses par les mêmes inspecteurs qui en ont fait la première instruction et qui peuvent, par conséquent, dans bien des cas, être à la fois juges et parties. Aussi, pour éviter les contradictions de jurisprudence, l'arrêté du 5 mai 1863 a maintenu 5 ingénieurs ordinaires de 1re classe comme secrétaires des sections et chargés chacun de l'instruction des affaires d'une même nature, savoir [1] :

Un, pour les routes nationales, départementales, les ponts suspendus sur les chemins vicinaux, les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

Un second pour le service hydraulique, les ports maritimes, les phares, fanaux, etc. ;

Un troisième, pour la navigation intérieure, canaux et rivières navigables;

Deux autres, pour les chemins de fer : l'un, chargé des réseaux de l'Ouest, du Nord, de l'Est, de la Corse et de l'Algérie; l'autre, chargé des réseaux de l'État, de l'Orléans, du Midi et du Paris-Lyon-Méditerranée.

Les présidents des sections sont toujours un des inspecteurs

[1] Un arrêté ministériel récent a remplacé les ingénieurs ordinaires, secrétaires des sections du Conseil des Ponts et Chaussées, par des ingénieurs en chef.

généraux de 1re classe, choisi par les membres de la section. Chaque section se réunit une fois par semaine, et le Conseil général des Ponts et Chaussées se réunit deux fois par semaine.

Pour toutes les études préparatoires et le dépouillement des affaires, il y a un bureau permanent attaché au secrétariat du Conseil, composé d'un chef de bureau, d'un sous-chef, de quatre rédacteurs, cinq expéditionnaires et un dessinateur.

Les attributions du Conseil général des Ponts et Chaussées, telles qu'elles sont déterminées par le décret constitutif du 7 fructidor an XII, sont les suivantes: « Le Conseil général donnera son avis sur les projets et plans de travaux et sur toutes les questions d'art et de comptabilité qui lui seront soumises et dont il lui sera fait un rapport par ceux de ses membres qui auront été chargés de les examiner. Le Conseil général donnera aussi son avis sur le contentieux de l'Administration relatif à l'établissement, règlement et police des usines à eau. Il sera nécessairement consulté sur toutes les questions contentieuses qui devront être portées au Conseil d'État ou décidées par le Ministre. » Le Conseil ne peut donc donner que des *avis*, et la solution qu'il adopte n'est jamais obligatoire pour l'Administration ni, à plus forte raison, pour le Conseil d'État.

Outre le Conseil général des Ponts et Chaussées, il y a un certain nombre de Commissions permanentes siégeant auprès de l'Administration centrale et intéressant directement le Service des Ponts et Chaussées. Il faut citer, en premier lieu, la *Commission mixte des Travaux publics,* destinée à étudier les questions relatives aux travaux qui intéressent à la fois les services civils et les services militaires, parce qu'ils sont faits sur la zone frontière. Déjà, en 1776, dans une ordonnance de Turgot, nous trouvons l'origine de cette institution, car il est dit dans cette ordonnance : « qu'à l'avenir il ne sera établi dans les provinces frontières aucun de ces travaux soit par l'Administration des provinces et des villes, soit même par les ingénieurs civils, sans que les projets n'eussent été communiqués au Ministère de la Guerre. » Mais l'appréciation unique d'ingénieurs que préoccupaient exclusive-

ment les intérêts militaires ne présentait pas une garantie suffisante. Aussi la loi du 19 janvier 1791, en confirmant les servitudes militaires de la zone frontière, créa pour l'appréciation des travaux relatifs aux voies de communication une Assemblée mixte composée de membres du Corps des Ponts et Chaussées et du Corps du Génie militaire. « Lorsqu'il sera question, dit cette loi, de travaux qui intéresseront les routes et communications sur les frontières, et les ouvrages à faire dans les ports de commerce où la marine militaire est reçue, les projets seront discutés et examinés dans une Assemblée mixte composée de commissaires de l'Assemblée des Ponts et Chaussées et de commissaires du Corps du Génie. Le résultat de cet examen sera porté aux Comités militaire et des Ponts et Chaussées de l'Assemblée nationale réunis ; et il sera statué ce qu'il appartiendra sur le rapport de ces deux Comités par le Corps législatif. » Cette Assemblée mixte, modifiée sous le premier Empire, par les décrets du 20 juin 1810 et du 4 août 1811, fut réorganisée par l'ordonnance du 18 septembre 1816. « Nous sommes convaincus, disait l'*Exposé des Motifs* de cette ordonnance, que le but de l'institution de cette Commission a été de faire concourir à l'examen et à la discussion de tous les projets de travaux publics qui peuvent intéresser à la fois les Services militaire, civil et maritime, les divers ingénieurs attachés à ces trois départements, afin que ce concert pût amener des moyens de conciliation dans le cas d'opposition de vues et d'intérêts publics entre les divers Services, ou présenter, de part et d'autre, tous les motifs qui pourraient éclairer les décisions à provoquer par nos Ministres dans le cas de contestation, et aussi de donner, dans l'administration de tout projet quelconque de travaux publics mixtes, la garantie qu'ils sont adoptés dans les considérations les plus déterminantes des vrais intérêts de l'État. »

D'après la même ordonnance, la Commission était composée :

D'un officier général du Génie, membre du Comité des fortifications ;

D'un inspecteur général, membre du Conseil des Ponts et Chaussées ;

D'un inspecteur général des Ponts et Chaussées attaché au département de la Marine;

De deux secrétaires du Conseil des Ponts et Chaussées et du Comité des Fortifications.

Cette Commission mixte des Travaux publics a été modifiée ensuite successivement par les ordonnances du 28 décembre 1828, du 31 juillet 1841 et du 29 octobre 1845. La loi du 7 avril 1851, complétée par le décret du 16 août 1853, en a fixé d'une manière définitive la composition actuelle :

Quatre conseillers d'État, dont un président de la Commission ;

Un inspecteur général de l'Artillerie ;

Deux inspecteurs généraux du Génie militaire ;

Un général de brigade, membre du Comité des Fortifications ;

Deux inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ;

Un officier général de la Marine ;

Un inspecteur général, membre du Conseil des Travaux de la Marine.

Ces membres sont tous nommés par décret et ont voix délibérative. En outre, sont membres de droit de la Commission, mais sans avoir voix délibérative :

Le secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées ;
— du Comité du Génie ;
— du Comité de l'Artillerie ;
— du Comité des Inspecteurs généraux de la Marine ;
— du Conseil des Travaux de la Marine.

La loi récente du 10 février 1890 y a ajouté :

Le secrétaire de la Commission militaire supérieure des Chemins de fer.

Enfin, un lieutenant-colonel du Génie est désigné comme secrétaire de la Commission.

Les autres Commissions permanentes siégeant près de l'Administration centrale et intéressant le service des Ponts et Chaussées sont :

1° La *Commission du Nivellement général de la France*, composée :

Du Ministre des Travaux publics, président;

D'un inspecteur général des Ponts et Chaussées, vice-président;

Du directeur de l'Administration départementale et communale au Ministère de l'Intérieur, vice-président;

Du directeur du Service géographique de l'Armée;

Du directeur des Chemins de fer de l'État;

D'un membre du Conseil supérieur de la Vicinalité au Ministère de l'Intérieur;

D'un agent voyer en chef;

Du chef du Service de la Carte de France et de la Statistique graphique du Ministère de l'Intérieur;

D'un officier supérieur du Génie;

De huit autres membres désignés par le Ministre, et pris dans les Corps des Ponts et Chaussées, des Mines et des Ingénieurs de la Marine.

Deux ingénieurs sont choisis parmi les membres pour être secrétaire et secrétaire adjoint de la Commission.

2° La *Commission des Annonces des crues*, composée de 8 inspecteurs généraux, dont 1 président, et de 2 ingénieurs des Ponts et Chaussées, secrétaire et secrétaire adjoint;

3° La *Commission des Formules*, composée de 5 inspecteurs généraux, dont 1 président, et de 2 ingénieurs des Ponts et Chaussées, secrétaire et secrétaire adjoint;

4° La *Commission des Routes nationales*, composée :

De 9 inspecteurs généraux, dont 1 président et 1 secrétaire;

Du secrétaire de la section des Routes au Conseil général des Ponts et Chaussées;

5° La *Commission des Inventions*, composée :

Du directeur de l'École des Ponts et Chaussées, président;

De l'inspecteur et des professeurs de l'École des Ponts et Chaussées;

D'un ingénieur en chef, secrétairerapporteur;

6° La *Commission des Chaux, Ciments et Mortiers*, composée :

Du directeur de l'École des Ponts et Chaussées, président;

De 5 inspecteurs généraux;
De 1 ingénieur en chef, secrétaire.

7° La *Commission des Phares*, composée :

Du Ministre des Travaux publics, président;
De 1 vice-amiral, vice-président;
De 2 contre-amiraux;
De 1 inspecteur général du Génie maritime;
De l'inspecteur général des Travaux hydrauliques de la Marine;
De 1 ingénieur hydrographe en chef;
De 5 autres membres pris dans le Corps des Ponts et Chaussées.

La Commission choisit parmi ses membres un secrétaire et un secrétaire adjoint.

8° La *Commission des « Annales des Ponts et Chaussées »*, composée :

Du directeur du Personnel et de la Comptabilité;
Du directeur des Routes, de la Navigation et des Mines;
Du directeur des Chemins de fer;
Des inspecteurs généraux de 1re classe; dont un, président;
Du secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées;
Des ingénieurs professeurs à l'École des Ponts et Chaussées, secrétaires adjoints;
De 1 inspecteur général de 2e classe, secrétaire.

9° *Le Comité de Contentieux et d'Études juridiques*, composé :

Du Ministre, président;
Des 3 directeurs du Ministère des Travaux publics, vice-présidents;
De 10 avocats à la Cour d'Appel;
De 1 maître des requêtes au Conseil d'État;
De 1 avoué, secrétaire.

Telle est l'Administration centrale qui a pour but de centraliser toutes les affaires du Service des Ponts et Chaussées, d'ordonnancer les dépenses et d'approuver définitivement tous les projets. Quant au personnel, la première colonne du tableau suivant donne, d'après le projet de budget de 1897,

le chiffre des fonctionnaires chargés du service dans les diverses circonscriptions entre lesquelles est subdivisée la France au point de vue des travaux des Ponts et Chaussées; les derniers chiffres comprennent tous les fonctionnaires figurant sur l'*Annuaire* de 1897.

De 8	inspecteurs généraux de 1re classe.........	13
23	— de 2e classe.........	32
71	ingénieurs en chef de 1re classe.........	104
72	— de 2e classe	133
88	ingénieurs ordinaires de 1re classe.........	157
84	— de 2e classe.........	122
52	— de 3e classe.........	65
45	sous-ingénieurs..........................	58
556	conducteurs principaux	680
556	conducteurs de 1re classe................	738
556	— de 2e classe................	871
556	— de 3e classe	967
556	— de 4e classe................	863
100	commis principaux......................	106
300	— de 1re classe.....................	214
300	— de 2e classe.....................	710
650	— de 3e classe.....................	826
650	— de 4e classe.....................	809
150	— stagiaires.	891

Un certain nombre (4.000 environ) d'employés inférieurs: pontiers, éclusiers, gardes-pêche, gardes de navigation, maîtres et gardiens de phares, etc.

Ce nombre considérable de fonctionnaires laisse bien loin derrière lui les 4 ou 500 inspecteurs, ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs et piqueurs qui formaient le contingent du personnel des Ponts et Chaussées en 1789. Cependant, l'État se décharge de plus en plus des Services qui lui incombaient autrefois sur les départements et les communes, et les chiffres précédents ne comprennent pas tous les employés qui sont attachés à ces Services décentralisés dont nous parlerons plus loin.

Comment est recruté ce nombreux et important personnel?

I. Ingénieurs. — Nous avons vu, dans le chapitre précédent, comment l'ancien régime avait créé le Corps des Ponts et Chaussées, et comment la Révolution le maintint. La première modification importante qui fut apportée ensuite au recrutement du Corps date du décret du 30 vendémiaire an IV (22 octobre 1795).

En 1794, sur l'initiative de Lazare Carnot, de Monge et de Prieur (de la Côte-d'Or), le Comité de Salut public proposa à la Convention l'institution d'une grande École préparatoire à tous les services publics sous la dénomination d'*École centrale des Travaux publics*. Cette proposition fut acceptée, et l'École fut immédiatement fondée, le 7 vendémiaire an III, dans les dépendances du Palais-Bourbon. Elle prit le nom d'*École polytechnique* le 15 fructidor an III (1er septembre 1795), et le décret du 30 vendémiaire an IV maintint l'École des Ponts et Chaussées comme École spéciale d'application, mais il portait dans son article 5 que « les élèves, au nombre de 36, seraient tirés de l'École polytechnique ».

Ainsi prit naissance le recrutement du Corps des Ponts et Chaussées par l'École polytechnique. Le décret du 7 fructidor an XII, qui fixa l'organisation complète du Corps confia la direction de cet important Service au conseiller d'État Crétet, et fixa ainsi le nombre et les attributions des divers fonctionnaires de ce Service :

5 inspecteurs généraux sédentaires;

15 inspecteurs divisionnaires, placés chacun à la tête d'une des quinze divisions entre lesquelles fut distribué le territoire de l'Empire, et chargés de tournées d'inspection dans tous les départements qui composaient leur division ;

1 ingénieur en chef par département ;

Des ingénieurs ordinaires et des conducteurs suivant les besoins du service.

Les conducteurs avaient été limités par le décret du 7 fructidor an XII à 350, divisés en 4 classes:

Aspirants-conducteurs	30
Conducteurs de 3e classe	160
Conducteurs de 2e classe	110
Conducteurs de 1re classe	50
	350

Mais les besoins du Service ne tardèrent pas à en faire augmenter le nombre, comme celui des ingénieurs ordinaires. Les conducteurs nouveaux furent d'abord des conducteurs dits *non embrigadés*, par opposition aux 350 autres fixés par le décret et appelés *conducteurs embrigadés*. Mais, plus tard, ils prirent le nom de *conducteurs auxiliaires* (loi du budget de 1837), et le nombre total des conducteurs fut alors porté à 1.300 environ :

500 conducteurs embrigadés;
800 conducteurs auxiliaires.

Cette organisation ne subit aucun notable changement pendant un long espace de temps et, malgré les guerres et les luttes qui remplirent cette époque, les travaux publics ne furent pas négligés sous le premier Empire. Les routes anciennes furent réparées et des routes nouvelles ouvertes non seulement dans les départements de l'ancienne France, mais aussi dans ceux que Napoléon Ier avait ajoutés à son Empire. Beaucoup de ponts et d'ouvrages d'art furent construits en Italie, en Allemagne, en Hollande, et, notamment, il faut citer, comme datant de cette époque, la construction des magnifiques routes du Mont-Cenis et du Simplon.

La loi du 30 novembre 1850, suivie des décrets du 13 octobre 1851, du 24 décembre 1851, du 28 mars 1852 et du 17 juin 1854, a apporté certaines modifications à l'organisation impériale, et règle encore aujourd'hui l'organisation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les inspecteurs généraux sédentaires et les inspecteurs divisionnaires furent remplacés par deux classes d'inspecteurs; les ingénieurs en chef furent divisés en deux classes également; les ingénieurs ordinaires en trois classes ; et les élèves de l'École polytechnique désignés pour être ingénieurs des Ponts et Chaussées prirent à l'École des Ponts et Chaussées le titre d'élèves-ingénieurs. Enfin, il y eut parmi les conducteurs deux nouvelles classes créées, ce qui porta leur division, d'ailleurs purement budgétaire, à 6 catégories: conducteurs principaux, conducteurs de 1re, 2e, 3e et 4e classes et conducteurs auxiliaires. Ces derniers ont été supprimés, depuis, par le décret du 26 novembre 1875 et assimilés aux conducteurs de 4e classe. L'arrêté ministériel

du 26 juillet 1851 refondait, en outre, le programme du concours à subir pour avoir le titre de conducteur des Ponts et Chaussées, et la loi du 30 novembre 1850 ouvrait aux conducteurs l'entrée du corps des ingénieurs par un second concours dans la proportion du 1/6 des places vacantes, après un stage de dix ans. Avec des modifications peu importantes survenues depuis, ce sont les décrets de 1851 qui règlent aujourd'hui encore l'organisation du Corps des Ponts et Chaussées. Mais le nombre des membres de ce Corps a été progressivement en augmentant depuis lors, à mesure que les Services se développaient pour atteindre les chiffres considérables que nous avons donnés plus haut.

Le décret du 15 avril 1873 a réorganisé l'École polytechnique et indiqué les divers Services dont elle devait fournir les fonctionnaires, car il porte en son article 1er :

« Art. 1er. — L'École polytechnique est spécialement destinée à former des élèves pour les Services ci-après :

Artillerie de terre et de mer ;
Génie militaire et génie maritime ;
Marine nationale (corps des ingénieurs hydrographes);
Ponts et Chaussées et Mines ;
Corps d'état-major ;
Poudres et salpêtres ;
Lignes télégraphiques ;
Administration des titres ;
Autres services publics exigeant des connaissances étendues dans les sciences mathématiques, physiques et chimiques. »

C'est également ce décret qui a fixé les principales prescriptions concernant le mode et les conditions d'admission des élèves, le personnel dirigeant, enseignant et administratif de l'École, le régime et la police de l'École, l'organisation des cours, le passage d'une année à l'autre, la sortie de l'École, etc.

Ces prescriptions, qui sont, pour la plupart, celles qui sont encore en vigueur aujourd'hui, nous entraîneraient dans des développements trop considérables, si nous voulions le détailler. Nous nous bornerons à indiquer l'organisation des

Écoles d'application qui forment directement nos ingénieurs d'État.

Les élèves de l'École polytechnique choisissent à leur sortie le Service dans lequel ils désirent entrer, d'après leur rang de classement après les examens définitifs. Le service des Ponts et Chaussées, à cause des avantages pécuniaires et de la réputation bien méritée qui y sont attachés, est aujourd'hui, après le Service des Mines, celui qui est le plus recherché. Aussi, après les deux ou trois places offertes annuellement dans le Service des Mines, les numéros suivants choisissent presque tous le Service des Ponts et Chaussées jusqu'à concurrence de 15 à 18, chiffre moyen des places vacantes annuellement dans ce dernier Service. Ces élèves passent trois ans à l'École des Ponts et Chaussées où ils prennent le titre d'élèves-ingénieurs, et ils en sortent avec le grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe. Depuis la fondation de l'École par Trudaine, le nombre et l'importance des cours qui y sont professés ont pris une extension considérable due aux progrès faits par la science en général, et par la science de l'ingénieur en particulier. Aujourd'hui, il n'y a pas moins de vingt cours qui y soient enseignés. Ils embrassent l'ensemble des sciences générales et des sciences spéciales qui concourent à la formation d'un ingénieur.

Les cours d'une portée générale ou accessoire traitent de :

L'architecture civile ;
La mécanique appliquée ;
La minéralogie et la géologie ;
Le droit administratif ;
L'économie politique ;
La chimie appliquée ;
Les langues allemande et anglaise ;
Les travaux graphiques.

Les cours spéciaux à l'art de la construction portent sur :

Les procédés généraux de construction ;
Les routes ;
Les ponts ;
Les chemins de fer ;
La navigation intérieure ;

Les ports maritimes;
Les machines à vapeur;
L'électricité appliquée;
L'hydraulique agricole;
La fortification.

Les cours spéciaux ont naturellement l'importance prépondérante, puisque l'École est, avant tout, une École d'application pour des élèves qui ont reçu déjà à l'École polytechnique les notions les plus complètes sur toutes les sciences générales. Le décret du 13 octobre 1851 a autorisé l'admission à l'École des Ponts et Chaussées d'élèves externes, suivant les mêmes cours que les élèves-ingénieurs et ayant droit à leur sortie à un diplôme d'ingénieur civil des Ponts et Chaussées, appelé diplôme d'ingénieur des constructions civiles. Le décret du 18 juillet 1890 et l'arrêté ministériel du 29 avril 1891 ont organisé les cours préparatoires et fixé tous les règlements relatifs à l'organisation intérieure des Écoles spéciales rattachées au Ministère des Travaux publics. Les cours préparatoires de l'École des Ponts et Chaussées sont destinés à mettre les élèves externes à même de profiter utilement des cours spéciaux en leur donnant les principales notions générales que leurs camarades ont appris à l'École polytechnique.

Ces cours ne portent que sur des sciences générales:
Analyse et mécanique;
Chimie et physique;
Architecture, dessin et stéréotomie.

Les élèves externes doivent passer par ces cours préparatoires et y sont reçus par un concours dont le Ministre, sur l'avis du Conseil de l'École, fixe, chaque année, le nombre de places. Les examens de ce concours sont passés par les professeurs des cours préparatoires. Les candidats doivent être Français, avoir dix-sept ans au moins et vingt-quatre ans au plus dans l'année du concours. Aucun diplôme ne leur est demandé.

Les conducteurs des Ponts et Chaussées ayant six années de service sont admis à se présenter directement au concours pour les cours spéciaux sans limite d'âge et sans être tenus de passer par les cours préparatoires.

A la fin des cours préparatoires qui durent un an, les élèves externes jugés suffisants par les examens de fin d'année sont inscrits par rang de classement en tête de la liste d'admission des cours spéciaux. La présence des élèves externes, bien qu'ils n'influent en rien sur le recrutement du Corps des Ponts et Chaussées dont ils ne font pas partie, a eu une heureuse influence sur l'enseignement de l'École, en créant une plus grande émulation entre les élèves et surtout en donnant aux professeurs plus d'ardeur et de zèle par la possibilité de classes plus nombreuses et plus variées. Tous les professeurs sont pris parmi les membres du Corps des Ponts et Chaussées, du Corps des Mines, du Conseil d'État ou de l'Institut de France. Ils sont nommés par le Ministre sur une liste de deux candidats dressée, pour chaque place vacante, par le Conseil de l'École. L'enseignement comprend, outre les professeurs titulaires, des professeurs adjoints, des répétiteurs et des préparateurs. L'administration de l'École est confiée à un inspecteur général de 1re classe, directeur, et à un ingénieur en chef ou à un inspecteur général de 2e classe, inspecteur. Le premier est chargé d'assurer l'exécution des règlements et rend compte au Ministre de tout ce qui regarde l'instruction, la police et l'administration. Il dirige de plus le *Service des Cartes et Plans et de la Statistique graphique* et le *Service des Instruments de précision et des Essais de recherches sur les matériaux de construction*, qui sont annexés à l'École des Ponts et Chaussées. L'inspecteur est spécialement chargé de tous les détails de l'instruction, de la comptabilité, de la bibliothèque et des collections. Le directeur et l'inspecteur de l'École sont nommés par décret. Comme Services intérieurs de l'École, il faut mentionner celui de la Bibliothèque, de la Police, du Secrétariat et le Service de santé. Enfin, deux Conseils sont placés auprès du directeur. L'un est le *Conseil de l'École*, présidé par le Ministre et comprenant :

Le directeur, vice-président;
L'inspecteur, secrétaire ;
Tous les professeurs de l'enseignement spécial ;
2 inspecteurs généraux de 1re classe.

L'autre est le *Conseil de Perfectionnement*, présidé par le directeur et comprenant :

L'inspecteur, secrétaire ;
3 inspecteurs généraux de 1re classe ;
3 — de 2e classe ;
3 ingénieurs, professeurs.

Le premier conseil se réunit une fois tous les deux mois pendant la durée des cours ; et le second une fois par an, à la fin des cours. Le second joue, pour ainsi dire, le rôle de juridiction d'appel par rapport au premier. Tous les deux s'occupent d'arrêter les listes de classement et de passage des élèves et toutes les mesures assurant le bon fonctionnement et l'amélioration de l'enseignement de l'École.

En dehors des leçons orales, des études de travaux graphiques, des rédactions de mémoires et des concours sur les projets d'art, des manipulations et des essais de matériaux de construction, des exercices de nivellement et de lever de plans, des visites d'ateliers, les élèves-ingénieurs sont envoyés en mission dans les départements pendant l'époque des congés de l'École et y sont attachés aux travaux en cours d'exécution, pour s'exercer, sous la direction des chefs de Service, à la pratique de l'art de l'ingénieur, le tout sous réserve des stages militaires. Ces missions sont arrêtées par le Ministre sur la proposition du Conseil de l'École.

Les ingénieurs ordinaires de 3e classe sont, à leur sortie de l'École, envoyés soit dans le service ordinaire des départements, soit dans les services spéciaux. Les nominations sont faites par décrets. Le passage d'une classe à la suivante se fait par décision du Ministre des Travaux publics et ne peut être obtenu qu'au bout de deux ans passés dans la classe inférieure. A partir du grade d'ingénieur en chef de 2e classe, l'avancement n'a lieu qu'au bout de trois ans passés dans la classe inférieure, et, enfin, pour passer du grade d'inspecteur général de 2e classe au grade supérieur, il faut quatre ans de service. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées admis à la retraite peuvent prendre l'honorariat du grade supérieur, d'après le décret du 15 juin 1888, sur la proposition de leurs supérieurs hiérarchiques et sur la présentation du comité

spécial institué par le décret du 18 février 1882 pour établir le tableau d'avancement.

Les positions de l'ingénieur des Ponts et Chaussées sont :

L'activité ;

La disponibilité ;

Le congé renouvelable;

Le retrait d'emploi.

L'activité comprend les ingénieurs du Service ordinaire, ceux des Services extraordinaires et ceux des Services détachés. Les appointements des ingénieurs sont les suivants :

Inspecteurs généraux de 1re classe	15.000
— de 2e classe	12.000
Ingénieurs en chef de 1re classe	8.000 7.000
— de 2e classe	6.000
Ingénieurs ordinaires de 1re classe	4.500
— de 2e classe	3.500
— de 3e classe	2.500
Élèves ingénieurs	1.800

En outre de ces traitements, ils reçoivent des frais de bureau, de tournées fixes, de mission et de déplacements.

La disponibilité est prononcée par le Ministre. Elle comprend les ingénieurs mis en non-activité par défaut d'emploi ou pour cause de maladie ou d'infirmité temporaires entraînant cessation de travail pendant plus de trois mois ; les ingénieurs en disponibilité ont droit à la moitié du traitement afférent à leur grade et peuvent en obtenir les deux tiers, quand l'impossibilité a pour cause le défaut d'emploi. Ils conservent tous leurs droits à la retraite.

Le congé renouvelable, qui a remplacé le congé illimité, est accordé par le Ministre des Travaux publics aux ingénieurs qui en font la demande, pour s'attacher au Service des Compagnies, prendre du service à l'Étranger, ou pour toute autre cause. L'ingénieur en congé renouvelable ne reçoit aucun traitement. Aux termes du décret du 13 octobre 1851, le congé illimité ne maintenait les droits de l'ingénieur à l'avancement et à la retraite que pendant cinq ans, mais le décret du 30 octobre 1879, qui a créé les congés périodiquement renouvelables, permet à l'ingénieur de rester toute sa

vie en congé, tout en conservant ses droits à l'avancement et à la retraite. Toutefois, ce congé ne peut être accordé à l'ingénieur que s'il compte au moins cinq ans de services effectifs à dater de sa promotion à la 3e classe, et à l'inspecteur général que sur l'avis du Conseil général. D'autre part, les fonctionnaires en congé renouvelable ne peuvent obtenir l'avancement qu'après un nombre d'années double de celui nécessaire dans les conditions normales.

Le retrait d'emploi est prononcé par le Ministre comme mesure disciplinaire. Les ingénieurs qui en sont frappés ne reçoivent aucun traitement ou seulement les deux cinquièmes de leur traitement d'activité, sans aucun accessoire. Leurs droits à l'avancement sont suspendus. Leurs droits à la retraite sont seuls conservés.

Des congés temporaires ne dépassant pas trois mois ou des permissions d'absence n'excédant pas dix jours peuvent être accordés aux ingénieurs par le Ministre des Travaux publics, sur l'avis de leurs chefs hiérarchiques, pour des motifs de maladie ou autres suffisamment sérieux.

La sortie des cadres a lieu :

Par la révocation ;

Par la démission ;

Par l'admission à la retraite.

La révocation est une peine disciplinaire qui est prononcée par le Président de la République, sur la proposition du Ministre des Travaux publics et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées. Elle entraîne la perte des droits à la retraite.

La démission est adressée par le postulant au Président de la République, qui décide de son acceptation. Elle entraîne la perte des droits à la retraite.

L'admission des ingénieurs à la retraite a lieu par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre des Travaux publics. Elle est réglée par la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles et a lieu :

Pour les ingénieurs ordinaires, à soixante ans ;

Pour les ingénieurs en chef, à soixante-deux ans ;

Pour les inspecteurs généraux de 2e classe, à soixante-cinq ans ;

Pour les inspecteurs de 1re classe, à soixante-dix ans.

Cependant, aux termes du décret du 21 décembre 1878, les ingénieurs en chef peuvent être conservés en activité hors classe jusqu'à soixante-cinq ans, sur la proposition du Conseil général des Ponts et Chaussées.

II. **Conducteurs.** — A côté de ce recrutement du personnel par l'École polytechnique et par l'École des Ponts et Chaussées qu'on pourrait appeler le recrutement par en haut, il se fait un recrutement par un concours direct de conducteurs et de commis, que l'on pourrait appeler le recrutement par en bas.

Les conducteurs des Ponts et Chaussées existaient déjà sous l'ancien régime, comme nous l'avons vu dans notre historique précédent. Mais ils n'avaient qu'un rôle effacé. C'étaient de simples surveillants conduisant aux chantiers les corvoyeurs. Plus tard, sous le premier Empire, ils accompagnèrent les ingénieurs, portant leurs instruments et n'ayant encore que des connaissances tout à fait rudimentaires. Le décret du 7 fructidor an XII disait, dans son article 47 : « Il y aura des conducteurs des Ponts et Chaussées, chargés de surveiller et contrôler, sous les ordres des ingénieurs, les travaux de toutes espèces en entreprise et en régie, de tenir les états de piqueurs et ouvriers, vérifier les matériaux et leur emploi, de les tenir en présence des ingénieurs, d'aider les ingénieurs pour la levée des plans, de concourir à l'exécution des lois et de verbaliser sur les contraventions en matière de grande voirie. » Ce décret, en étendant les attributions du conducteur, en détermina la nomination par le Directeur général des Ponts et Chaussées, mais laissa le soin du recrutement aux ingénieurs qui, chacun dans sa circonscription, examinait les candidats qui se présentaient au point de vue de leurs connaissances techniques, les admettait, les refusait, les augmentait ou les révoquait suivant son bon plaisir.

Le décret avait fixé, comme nous l'avons dit plus haut, le chiffre de ces conducteurs à 350. Mais le développement des travaux publics ne permit pas, par la suite, de les limiter à ce chiffre modeste. Dès 1806, il y avait 13 conducteurs dits *non*

embrigadés, recrutés pour les besoins croissants du service, et ce chiffre s'accrut rapidement d'année en année. Le cadre des conducteurs *embrigadés* fut lui-même porté à 362 par le décret du 24 frimaire an XIV, à 442 par le décret du 9 décembre 1809, à 464 par le décret du 20 février 1811, à 480 par le décret de 1815, à 500 par la loi du budget de 1837. En même temps, les conducteurs *non embrigadés*, qui étaient pour ainsi dire des agents temporaires au début, étaient devenus des agents quasi-permanents ; et leur nombre, augmentant encore plus rapidement que celui des embrigadés, avait atteint 800 en 1837.

La loi du budget de cette année les divisa en trois classes, et les assimila aux conducteurs embrigadés sous le nom de *conducteurs auxiliaires*, tandis qu'étaient supprimés les *aspirants conducteurs* créés par le décret du 7 fructidor an XII. L'augmentation de leur nombre, de leur importance et de leurs fonctions ne tarda pas à nécessiter un mode de recrutement plus uniforme, plus équitable et moins arbitraire que l'agrément des ingénieurs. La circulaire du 7 juillet 1847 de M. Legrand, alors sous-secrétaire d'État des Travaux publics, expliquait la nécessité de cette réforme : « Les ingénieurs, disait-elle, appelés à constater l'aptitude des candidats, ont d'eux-mêmes et peu à peu étendu le cadre des examens, de manière à le tenir à peu près au niveau des exigences réelles du Service. Mais ils n'ont pu procéder à cet égard d'une manière parfaitement uniforme, et l'Administration a senti le besoin de poser des règles précises et générales dans une matière qui intéresse à un si haut degré le Service des Ponts et Chaussées. Elle a, en même temps, reconnu la nécessité de substituer des examens d'ensemble, présentant le caractère de concours aux examens isolés, autorisé nécessairement sur chaque demande et qui, à l'inconvénient de détourner trop souvent les ingénieurs de leurs occupations, ajoutent celui d'ouvrir la porte à une foule de candidats qu'il devient impossible d'employer. »

Ces examens furent institués annuellement dans chaque département au mois d'octobre. Y étaient admis les piqueurs et les candidats étrangers au Service des Ponts et Chaussées, pourvu qu'ils eussent vingt et un ans révolus au moins, et trente ans au plus. La commission d'examen, désignée chaque

année par l'Administration supérieure, était composée de 1 ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires pris dans n'importe quel Service des Ponts et Chaussées. Le programme d'examens était à peu près celui d'aujourd'hui, comme matières. Nous l'indiquons un peu plus loin. Il fut, d'ailleurs, légèrement remanié par le décret de 1851 et par des décrets subséquents:

Jusqu'en 1850, la situation des conducteurs ne fut pas notablement modifiée. On se contenta de leur allouer de chétives augmentations de traitement. Mais, outre que leur nombre s'était considérablement accru et que, de 350 qu'il avait été à l'origine, il s'était élevé à plus de 3.000, leur instruction avait fait de grands progrès. Le niveau des examens s'était peu à peu élevé. Leurs fonctions s'étaient extraordinairement étendues, par suite de cette instruction plus complète. En 1850, la plupart faisaient le service des ingénieurs ordinaires de 1804, et beaucoup *faisaient fonctions* d'ingénieurs. En 1847 déjà, M. Legrand, dans la circulaire citée plus haut qui accompagnait le programme d'examen disait : « Si les ingénieurs n'avaient eu pour auxiliaires que des conducteurs satisfaisant uniquement aux prescriptions de 1804, il eût été impossible d'exécuter tous les grands travaux dont l'Administration des Ponts et Chaussées a été chargée depuis vingt-cinq ans. » La loi du 30 novembre 1850 essaya de satisfaire les justes revendications des conducteurs des Ponts et Chaussées, qui pétitionnèrent en masse sous le sous-secrétariat de M. Legrand, en ouvrant aux conducteurs des Ponts et Chaussées le Corps des Ponts et Chaussées et en réorganisant leur recrutement. Les conducteurs furent divisés, par le décret du 13 octobre 1851, en quatre classes, et il fut créé, en outre, des conducteurs auxiliaires et des conducteurs principaux, de sorte que la gradation suivait dans l'ordre suivant avec les appointements annuels ci-après :

Conducteur	auxiliaire	1.200 fr.
—	de 4e classe	1.400
—	de 3e classe	1.600
—	de 2e classe	1.800
—	de 1re classe	2.000
—	principal	2.500

Cette classification n'impliquait, d'ailleurs, comme aujourd'hui, pas autre chose qu'une augmentation de traitement, car des conducteurs principaux ou de 1re classe pouvaient être, dans le service, subordonnés à des conducteurs de classes inférieures.

Le décret du 13 octobre 1851 refondait en même temps le programme d'examen que les aspirants conducteurs devaient passer pour être nommés conducteurs auxiliaires. Les aspirants conducteurs devaient être âgés de vingt et un ans au moins et de trente ans au plus. Les militaires porteurs d'un congé régulier et les piqueurs qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de service, pouvaient concourir jusqu'à trente-cinq ans. Le même décret réglementait l'avancement des conducteurs de classe en classe, leur position dans les cadres et leur sortie des cadres.

Le décret du 28 mai 1852 maintint les dispositions du décret précédent et soumit les traitements des conducteurs aux retenues prescrites par les règlements de la caisse des pensions. Il fixa ainsi les proportions de l'effectif réparties entre chaque classe :

Conducteurs	principaux	1/20
	de 1re classe	2/20
	de 2e classe	3/20
	de 3e classe	4/20
	de 4e classe	5/20
	auxiliaires	5/20

Le décret du 17 mai 1856 ne changea que les proportions de l'effectif total réparties entre chaque classe.

L'organisation des conducteurs a été modifiée ensuite par le décret du 21 décembre 1867, qui, sur l'initiative de M. Forcade de la Roquette, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, institua le grade de sous-ingénieur pour les conducteurs principaux des Ponts et Chaussées faisant fonctions d'ingénieur depuis cinq ans au moins. Le décret du 27 novembre 1868 porta le traitement de ces sous-ingénieurs à 3.000 francs et augmenta les traitements des trois premières classes de conducteurs. Enfin, le décret du 26 novembre 1875 augmenta encore les traitements des conducteurs

et supprima les conducteurs auxiliaires, qui furent assimilés à la 4e classe.

L'organisation actuelle, telle qu'elle résulte des décrets du 13 février 1890 et du 3 janvier 1894, divise donc les conducteurs des Ponts et Chaussées en six catégories, avec les appointements annuels suivants :

Conducteurs de 4e classe	1.900 fr.
— de 3e classe	2.200
— de 2e classe	2.600
— de 1re classe	3.000
— principaux	3.400 3.800
Sous-ingénieurs	4.000

D'après le décret du 13 février 1890, pour obtenir le traitement supérieur, les conducteurs principaux doivent avoir au moins cinq ans de service en cette qualité et vingt-cinq ans de service comme conducteurs. Le nombre de conducteurs principaux auxquels ce traitement est attribué ne peut dépasser la moitié de l'effectif de ces agents.

Les conducteurs du cadre d'activité sont répartis dans chaque classe, d'après le décret du 3 janvier 1894, dans les proportions suivantes de l'effectif :

	Maximum
Conducteurs principaux	1/5
— de 1re classe	1/5
— de 2e classe	1/5
— de 3e classe	1/5
— de 4e classe ...... 1/5 au minimum.	

Cette classification n'a qu'une valeur budgétaire et n'implique nullement une hiérarchisation dans le service. Le nombre des conducteurs, comme celui des commis attachés à chaque Service d'ingénieur en chef, est fixé par décision ministérielle, suivant l'importance et la nature des travaux, et la répartition de ces agents entre les arrondissements d'ingénieurs ordinaires est déterminée par l'ingénieur en chef suivant les besoins du service.

Nul n'est admis à l'emploi de conducteur des Ponts et Chaussées qu'à la suite d'un concours qui a lieu tous les ans

et consiste en deux examens passés, le premier, au chef-lieu de chaque département, et le second, dans certaines villes préalablement désignées par l'Administration. L'époque à laquelle commencent les opérations du concours est fixée chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître cette époque et les villes désignées pour les examens du second degré. Toutes les épreuves sont publiques.

Pour être admis au concours, il faut être Français ou naturalisé Français, avoir dix-huit ans au moins et trente ans au plus au 1er janvier de l'année dans laquelle a lieu le concours. Les commis des Ponts et Chaussées qui comptent à trente ans plus de deux ans de service peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans, et les sous-officiers de terre et de mer ayant passé sept ans sous les drapeaux, dont quatre ans comme sous-officiers, peuvent concourir jusqu'à trente-sept ans. Les demandes doivent être adressées au Ministre des Travaux publics, par l'intermédiaire de l'ingénieur en chef du département où réside le candidat, et elles doivent être appuyées, pour les candidats appartenant à l'Administration, par leurs chefs hiérarchiques. C'est le Ministre qui arrête la liste des candidats admis à se présenter. Les examens portent sur les matières suivantes :

Écriture, principes de la langue française, arithmétique, algèbre, géométrie, mécanique, trigonométrie rectiligne, calcul logarithmique, géométrie descriptive, dessin graphique, croquis à main levée, lever de plans, nivellement, cubature des terrasses et mouvement des terres, pratique des travaux et du Service.

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs du premier degré. Les candidats appartenant déjà à l'Administration peuvent obtenir des points supplémentaires d'après leur aptitude spéciale et leurs services antérieurs dans l'administration.

Les épreuves du premier degré qui comprennent des épreuves écrites, des épreuves orales, des dessins et des opérations sur le terrain ont lieu simultanément, dans chaque département, au jour et suivant l'ordre fixés par l'Adminis-

tration, devant une Commission composée d'un ingénieur en chef et de plusieurs ingénieurs ordinaires du département, désignés à cet effet par le Ministre.

Les compositions écrites, le dessin et les procès-verbaux sur les examens oraux sont transmis au Ministre, qui arrête la liste des candidats admissibles aux épreuves du second degré.

Les examens du second degré, qui sont purement oraux, sont passés devant une Commission de trois ingénieurs en chef en activité ou en retraite, nommés par le Ministre, et qui se transportent successivement dans les divers centres désignés par l'Administration suivant un itinéraire fixé d'avance.

Quand les opérations des examens du second degré sont terminées, la Commission dresse et remet au Ministre, en y joignant toutes les pièces du premier examen, une liste classant les candidats par ordre de mérite. L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur est prononcée par le Ministre d'après cette liste de classement. Les candidats admissibles sont nommés, au fur et à mesure des places vacantes et des besoins du Service, conducteurs de 4e classe, quand ils ont atteint l'âge de vingt et un ans révolus et qu'ils ont satisfait aux obligations imposées par la loi militaire. En vertu du décret du 3 janvier 1894, les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur peuvent être nommés directement commis de 3e classe en attendant leur nomination de conducteur.

Il faut au moins trois ans de service pour passer de la 4e classe à la 3e, de la 3e à la 2e, de la 2e à la 1re, et de la 1re au grade de conducteur principal. Pour être nommé sous-ingénieur, il faut être conducteur principal et avoir rempli pendant cinq ans au moins les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Les avancements de classe se font au choix et à l'ancienneté par décision ministérielle, sur la proposition d'un Comité d'avancement composé d'inspecteurs généraux. Les positions diverses des conducteurs étant les mêmes que celles des ingénieurs, nous n'y revenons pas. L'âge d'admission à la retraite est fixé :

Pour les sous-ingénieurs et conducteurs principaux, à soixante-cinq ans ;

Pour les conducteurs de 1re et de 2e classes, à soixante-deux ans;

Pour les conducteurs de 4e et de 3e classes, à soixante ans.

Au point de vue des congés, des peines disciplinaires, des services détachés, etc., les conditions sont les mêmes pour les conducteurs que pour les ingénieurs.

La loi du 30 novembre 1850 a permis aux conducteurs d'entrer dans le Corps des Ponts et Chaussées et d'arriver au grade d'ingénieur. Pour obtenir ce grade, les conducteurs doivent passer un concours devant une Commission désignée par le Ministre des Travaux publics. Ne peuvent se présenter à ce concours que les conducteurs ayant dix ans de service depuis leur entrée dans le Corps des conducteurs, c'est-à-dire depuis leur nomination au grade de conducteur de 4e classe.

Le programme et les conditions de ce concours ont été plusieurs fois remaniés, notamment par les décrets du 23-24 août 1851, du 17 mars 1868 et du 12 décembre 1877. Le concours actuel se compose de deux examens.

Le premier examen a lieu au chef-lieu de chaque département, devant une Commission composée de l'inspecteur général de la division, président, et de deux membres nommés par le Ministre. Il porte sur l'application de la géométrie descriptive à la coupe des pierres et à la charpente, la physique, la chimie, la géologie, l'exécution des travaux et la pratique du service. Les inspecteurs généraux de 2e classe, réunis en Comité, arrêtent, d'après les résultats de ce premier examen et d'après les travaux et notes antérieurs des candidats, la liste des conducteurs admis à subir les épreuves du deuxième examen.

Le deuxième examen se passe à Paris devant une Commission nommée par le Ministre et composée d'un inspecteur général de 1re classe, président, et de six membres qui ne peuvent être ni ceux de la première Commission, ni ceux qui auraient sous leurs ordres des candidats admis au concours. Ce deuxième examen se divise en deux parties, séparées par un intervalle variable au gré du candidat. La

première partie se compose de questions orales sur la mécanique, les machines, l'hydraulique, le droit administratif, l'exécution des travaux et la pratique du service. La seconde partie comprend la rédaction de quatre avant-projets désignés par la Commission et roulant : 1° sur les ponts (maçonnerie, charpente ou fer) ; 2° sur les routes ou chemins de fer; 3° sur les rivières ou canaux ; 4° sur l'hydraulique agricole ou les ports maritimes. La liste définitive de présentation est arrêtée par la Commission, d'après les résultats de ce double examen et les services antérieurs des candidats. Elle peut contenir trois fois autant de noms qu'il y a de places vacantes. Les candidats définitivement acceptés sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe. Les candidats portés sur la liste, qui ne sont pas promus ingénieurs, peuvent être immédiatement nommés sous-ingénieurs.

III. **Commis.** — A côté des conducteurs chargés des services actifs ou de la direction des bureaux des ingénieurs, apparaissent les commis des Ponts et Chaussées plus spécialement attachés au service des bureaux. Leur origine est aussi ancienne que celle des conducteurs. Elle se retrouve dans la catégorie des *piqueurs* qui piquaient le nom des corvoyeurs au milieu du XVIIIe siècle. Ces piqueurs n'étaient attachés qu'à un seul atelier. Ils étaient chargés de faire l'appel des corvoyeurs, de piquer les noms des ouvriers présents, de leur indiquer leur tâche et de les placer pour le travail. Après la suppression de la corvée, ils furent maintenus comme surveillants dans les travaux publics jusqu'à la Révolution, et quand le Service des Ponts et Chaussées fut placé, par l'article 1er de la loi de 1791, dans les mains et sous la responsabilité du Ministre de l'Intérieur, ils ne disparurent pas, mais continuèrent à être employés d'une manière intermittente, imprécise et sans organisation aucune. Sous la Convention, ils sont cités dans plusieurs circulaires de l'Administration des Travaux publics. D'après la loi du 18 thermidor an IV, ils ne pouvaient être employés que pendant une durée de quatre mois au plus sur le même chantier, et leur traitement était fixé à 120 francs par mois payés mi-partie en argent et mi-partie en blé. La circulaire du

12 germinal an IV réduit leur traitement à 750 francs par an.

La première organisation des piqueurs remonte au 1er janvier 1807. La circulaire du directeur général des Ponts et Chaussées, du 19 décembre 1806, arrêtait, en effet, à leur sujet les dispositions suivantes:

« 1° Il ne sera plus employé de piqueurs dans les départements pour le service ordinaire des Ponts et Chaussées. Dans les lieux où le nombre actuel des conducteurs serait démontré insuffisant par un rapport motivé de l'inspecteur divisionnaire, il sera pris des mesures par le directeur général pour assurer le service ;

2° Il ne sera employé de piqueurs que pour le service extraordinaire et dans les départements où il se trouve des travaux d'art, tels que ponts, écluses, etc. Leur salaire sera de 75 francs par mois, et pendant la saison des travaux seulement;

3° Le nombre des piqueurs, dans le cas de l'article précédent, sera déterminé par le directeur général sur un rapport de l'inspecteur divisionnaire;

4° Les piqueurs ne seront jamais payés par la voie des entrepreneurs, mais toujours sur certificats des ingénieurs en chef et mandats des préfets, imputés sur les fonds destinés aux travaux;

5° Les piqueurs seront pris dans la classe des ouvriers les plus actifs et les plus intelligents, lorsqu'il n'y aura pas d'anciens conducteurs réformés, lesquels doivent être employés de préférence, conformément à l'article 57 du décret du 7 fructidor an XII ;

6° Les piqueurs seront présentés par l'ingénieur ordinaire à l'ingénieur en chef qui proposera le choix à faire à la ratification du préfet. »

On voit, d'après cette circulaire, comme d'après celles qui suivirent, que les agents furent tout d'abord considérés comme des ouvriers surveillant leurs camarades. L'Administration n'exigeait d'eux aucune connaissance, ne connaissait pas leurs noms; et l'on peut se rendre compte du peu d'importance que leur attribuait l'Administration par la circulaire du 13 août 1810 qui spécifiait que le traitement de tous

les employés des Ponts et Chaussées devait faire l'objet d'un article séparé du budget et d'une demande particulière faisant connaître les noms de chaque employé, *les piqueurs exceptés*.

Mais le développement des travaux publics donna aux piqueurs une importance croissante, comme aux conducteurs. A partir de 1830, l'Administration fut amenée à autoriser l'emploi des piqueurs pour la durée de l'année entière, non seulement pour le service extraordinaire, mais encore pour le service ordinaire. En 1833, d'après M. Tarbé de Vauclairs, ils étaient au nombre de 521, ainsi répartis :

Pour le service ordinaire..	232
Pour le service extraordinaire.................	126
Pour le service des routes départementales.....	163
	521

A la date du 19 octobre 1833, le directeur général des Ponts et Chaussées demandait que les états de traitements de ces agents lui fussent envoyés séparément avec le nom de chaque employé. A la même époque, il leur fut alloué des indemnités de fin d'année, et ils participèrent à la répartition des honoraires alloués aux ingénieurs et conducteurs, à raison des travaux des routes départementales. En 1839, le directeur général des Ponts et Chaussées décida que les piqueurs attachés au Service du département de la Seine auraient une indemnité annuelle de 200 francs, ce qui portait leur traitement de 900 francs, fixé par la circulaire du 19 décembre 1806, à 1.100 francs. Cette indemnité fut l'origine de l'allocation des indemnités de résidence aux piqueurs. En 1842, l'article 2 de la loi du 23 mars, sur la police de la grande voirie, ajouta les piqueurs aux fonctionnaires déjà chargés de constater les délits de grande voirie et les contraventions en matière de police du roulage. Dès lors, les piqueurs ont été des fonctionnaires jouissant de la garantie établie par l'article 75 de la Constitution du 22 frimaire an VIII, et n'ont pu être poursuivis devant les tribunaux pour des actes relatifs à leurs fonctions, sans une autorisation du Conseil d'État. En outre, les nombreuses tournées

auxquelles furent dès lors obligés ces agents pour la surveillance des travaux et la police des routes leur valurent, en 1846, des frais de déplacement dont le maximum fut fixé à 250 francs par an pour les Services ordinaires, et à 300 francs pour les Services extraordinaires.

Les piqueurs, à cette époque, s'étaient donc singulièrement élevés au-dessus de leur situation infime de l'origine. Véritables fonctionnaires, assimilés à toutes les prérogatives qu'avaient les conducteurs et les ingénieurs, ils ne tardèrent pas à avoir libre accès dans le corps des conducteurs, et ils atteignaient, en 1846, à ce grade par une simple proposition des ingénieurs, appuyée d'un procès-verbal d'examen, constatant que le candidat avait vingt et un ans au moins et possédait toutes les connaissances nécessaires. Quand l'Administration, en 1847, décida d'établir des examens publics pour l'obtention du grade de conducteur, les piqueurs conservèrent sur les candidats étrangers l'avantage de pouvoir se présenter jusqu'à trente-cinq ans, si, à l'âge de trente ans, ils comptaient plus de deux ans de service. En 1851, quand fut réorganisé le Corps des Ponts et Chaussées, les piqueurs étaient au nombre de 1.257, ainsi répartis :

Service ordinaire	470
Service extraordinaire	509
Service des routes départementales	278
	1.257

L'Administration se préoccupa de leur donner une situation un peu plus digne de leurs connaissances, de leurs travaux et de leur mérite. Le décret du 13 octobre 1851 porta de 900 à 1.200 francs le traitement de ceux qui étaient les plus dignes, soit qu'ils se fussent recommandés d'une manière toute particulière par leur zèle et leur entente du métier, soit qu'ils fussent reconnus capables d'obtenir le grade de conducteur auxiliaire. Enfin, le décret du 17 août 1853 leur donna le titre d'*agent secondaire des Ponts et Chaussées*, et les divisa en quatre classes. Leur répartition entre les divers arrondissements des ingénieurs ordinaires et leurs résidences étaient déterminées par l'ingénieur en chef, suivant les besoins du service. Leur nombre n'a cessé, d'ailleurs,

d'augmenter encore depuis lors. Ils étaient au nombre de 1.788 en 1855, de 2.314 en 1865. Le décret du 17 août 1853 stipulait, en outre, dans son article 5, que nul ne pouvait être nommé au grade d'agent secondaire des Ponts et Chaussées, sans avoir satisfait à un examen dont le programme était à peu près celui que l'on exige aujourd'hui.

Le décret du 9 juin 1888 donna à ces agents secondaires le titre de *commis des Ponts et Chaussées* et les divisa en cinq classes :

Commis	de 1re classe	1.800 fr.
—	de 2e classe	1.500
—	de 3e classe	1.200
—	de 4e classe	1.000
—	stagiaires	800

Il maintint à peu près dans les mêmes conditions le programme d'examen fixé par le décret de 1853. Furent exempts cependant de cet examen les admissibles au grade de conducteur et les candidats possédant le diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial, créé peu auparavant par la loi du 8 août 1886. Les candidats devaient avoir seize ans au moins et vingt-huit ans au plus. La limite d'âge était portée à trente-deux ans pour les militaires porteurs d'un congé régulier et à trente-sept ans pour les sous-officiers des armées de terre et de mer remplissant les conditions énoncées par l'article 1er de la loi du 24 juillet 1873.

Les candidats admis étaient nommés, par le Ministre des Travaux publics, commis stagiaires. Leur stage durait deux ans s'ils avaient moins de vingt et un ans, et un an seulement s'ils étaient plus âgés. Au bout de ce laps de temps, d'après le rapport envoyé sur eux par leur ingénieur en chef et contrôlé par le préfet, le Ministre des Travaux publics les élevait à la 4e classe, ou les licenciait sans indemnité. Cependant les agents du Ministère des Travaux publics qui avaient deux ans de service et les sous-officiers de terre et de mer pouvaient être nommés directement à la 4e classe sans stage. Les commis de 3e classe étaient pris parmi les commis de 4e classe comptant trois ans de classe, ou parmi les admissibles au grade de conducteur. Les commis de 2e classe

étaient pris parmi ceux de 3e classe comptant cinq ans de classe, et les commis de 1re classe, parmi ceux de 2e classe comptant sept ans de service en cette qualité.

Enfin, le décret tout récent du 3 janvier 1894 a reconstitué encore le cadre des commis des Ponts et Chaussées sur des bases nouvelles, qui sont celles de leur organisation actuelle.

Les commis des Ponts et Chaussées sont divisés en six classes; cette classification n'a d'importance qu'au point de vue budgétaire, et les traitements affectés aux diverses classes sont les suivants :

Commis	principaux	2.400 fr.
—	de 1re classe	2.000
—	de 2e classe	1.700
—	de 3e classe	1.400
—	de 4e classe	1.200
—	stagiaires	1.000

Tous les emplois de commis stagiaires sont réservés aux anciens sous-officiers présentés, en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars 1889, par la Commission de classement siégeant au Ministère de la Guerre, ou aux anciens militaires remplissant les conditions déterminées par le règlement d'Administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889. A défaut de candidats de cette catégorie, le Ministre peut nommer commis stagiaires les jeunes gens qui en font la demande et qui satisfont à un examen portant sur :

L'écriture, les principes de la langue française, l'arithmétique élémentaire, le système métrique des poids et mesures, les notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides, les éléments du dessin linéaire.

Ces examens ont lieu dans chaque département, suivant les nécessités du Service et aux époques fixées par le Ministre des Travaux publics, devant une Commission composée de : 1 ingénieur en chef, 2 ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs.

Sont dispensés de l'examen : les candidats admissibles au 2e degré du concours de conducteur; les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire

classique, du baccalauréat ès sciences, du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial ou moderne; les candidats pourvus du diplôme des Écoles des Arts et Métiers ou des Écoles des Maîtres Mineurs d'Alais ou de Douai.

Les candidats admissibles au grade de commis des Ponts et Chaussées sont nommés commis stagiaires par arrêté ministériel. Au bout d'un an de stage, sur le rapport adressé, par l'intermédiaire du préfet, au Ministre, et fait par l'ingénieur en chef de leur Service, ils sont promus à la 4e classe, ou immédiatement licenciés sans indemnité; les commis de 4e classe sont pris, en outre, parmi les agents inférieurs des Ponts et Chaussées comptant au moins un an de service et ayant satisfait à l'examen prévu pour le grade de commis ou étant pourvus d'un des diplômes qui dispensent de cet examen.

Les commis de 3e classe sont pris : 1° parmi les candidats admissibles au grade de conducteur des Ponts et Chaussées ou de contrôleur des Mines; 2° parmi les commis de 4e classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité et déclarés admissibles aux épreuves du second degré dans un des concours pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées. Tout commis de 4e classe qui aurait laissé passer quatre concours pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées sans obtenir le certificat d'admissibilité aux épreuves du second degré est immédiatement licencié après le quatrième concours. Toutefois, le Ministre peut, s'il le juge convenable, lui allouer, à titre gracieux, une indemnité de licenciement au plus égale à six mois de traitement. Il n'est pas tenu compte des concours qui ont pu avoir lieu pendant la durée du service militaire du commis ou pendant les six mois qui ont suivi sa libération.

On voit que, par ces dispositions, le concours de conducteur tend de plus en plus à régler l'avancement des commis et à assurer ainsi au personnel secondaire des Ponts et Chaussées une instruction de plus en plus étendue et de plus en plus complète.

Les commis de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe comptant au moins trois ans de service dans cette classe

étaient pris parmi ceux de 3e classe comptant cinq ans de classe, et les commis de 1re classe, parmi ceux de 2e classe comptant sept ans de service en cette qualité.

Enfin, le décret tout récent du 3 janvier 1894 a reconstitué encore le cadre des commis des Ponts et Chaussées sur des bases nouvelles, qui sont celles de leur organisation actuelle.

Les commis des Ponts et Chaussées sont divisés en six classes; cette classification n'a d'importance qu'au point de vue budgétaire, et les traitements affectés aux diverses classes sont les suivants :

Commis principaux	2.400 fr.
— de 1re classe	2.000
— de 2e classe	1.700
— de 3e classe	1.400
— de 4e classe	1.200
— stagiaires	1.000

Tous les emplois de commis stagiaires sont réservés aux anciens sous-officiers présentés, en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars 1889, par la Commission de classement siégeant au Ministère de la Guerre, ou aux anciens militaires remplissant les conditions déterminées par le règlement d'Administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889. A défaut de candidats de cette catégorie, le Ministre peut nommer commis stagiaires les jeunes gens qui en font la demande et qui satisfont à un examen portant sur :

L'écriture, les principes de la langue française, l'arithmétique élémentaire, le système métrique des poids et mesures, les notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides, les éléments du dessin linéaire.

Ces examens ont lieu dans chaque département, suivant les nécessités du Service et aux époques fixées par le Ministre des Travaux publics, devant une Commission composée de : 1 ingénieur en chef, 2 ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs.

Sont dispensés de l'examen : les candidats admissibles au 2e degré du concours de conducteur; les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire

classique, du baccalauréat ès sciences, du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial ou moderne; les candidats pourvus du diplôme des Écoles des Arts et Métiers ou des Écoles des Maîtres Mineurs d'Alais ou de Douai.

Les candidats admissibles au grade de commis des Ponts et Chaussées sont nommés commis stagiaires par arrêté ministériel. Au bout d'un an de stage, sur le rapport adressé, par l'intermédiaire du préfet, au Ministre, et fait par l'ingénieur en chef de leur Service, ils sont promus à la 4e classe, ou immédiatement licenciés sans indemnité; les commis de 4e classe sont pris, en outre, parmi les agents inférieurs des Ponts et Chaussées comptant au moins un an de service et ayant satisfait à l'examen prévu pour le grade de commis ou étant pourvus d'un des diplômes qui dispensent de cet examen.

Les commis de 3e classe sont pris : 1° parmi les candidats admissibles au grade de conducteur des Ponts et Chaussées ou de contrôleur des Mines; 2° parmi les commis de 4e classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité et déclarés admissibles aux épreuves du second degré dans un des concours pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées. Tout commis de 4e classe qui aurait laissé passer quatre concours pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées sans obtenir le certificat d'admissibilité aux épreuves du second degré est immédiatement licencié après le quatrième concours. Toutefois, le Ministre peut, s'il le juge convenable, lui allouer, à titre gracieux, une indemnité de licenciement au plus égale à six mois de traitement. Il n'est pas tenu compte des concours qui ont pu avoir lieu pendant la durée du service militaire du commis ou pendant les six mois qui ont suivi sa libération.

On voit que, par ces dispositions, le concours de conducteur tend de plus en plus à régler l'avancement des commis et à assurer ainsi au personnel secondaire des Ponts et Chaussées une instruction de plus en plus étendue et de plus en plus complète.

Les commis de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe comptant au moins trois ans de service dans cette classe

Ceux de 1re classe sont pris parmi ceux de 2e classe comptant au moins cinq ans de grade dans la 2e classe. Les commis principaux sont pris parmi les commis de 1re classe comptant au moins vingt-cinq ans de services et sept ans de grade dans la 1re classe.

Les commis des Ponts et Chaussées peuvent, comme les conducteurs, être mis en disponibilité soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladies ou d'infirmités temporaires entraînant cessation de travail pendant plus de trois mois. Ils reçoivent, dans ce cas, la moitié de leur traitement sans accessoire; ils peuvent obtenir les deux tiers quand la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi. Un congé sans traitement est accordé pendant la durée obligatoire de leur service militaire aux commis appelés sous les drapeaux. A l'époque de leur libération, les emplois disponibles leur sont attribués de préférence. Le temps passé sous les drapeaux pour l'accomplissement de leur service obligatoire compte pour l'avancement au même titre que le temps de service effectif de commis.

Au point de vue du service détaché, des peines disciplinaires, etc., ils sont soumis aux règles communes qui régissent les conducteurs.

IV. **Agents inférieurs.** — Dans cette section, on peut ranger l'ensemble des agents des Ponts et Chaussées qui sont recrutés pour remplir des emplois inférieurs n'exigeant aucune connaissance technique, demandant tout au plus l'instruction élémentaire que donne actuellement le certificat d'études primaires. Ces agents doivent cependant, pour bien remplir les fonctions qui leur sont dévolues, posséder certaines qualités physiques et morales, comme la robusticité, le sang-froid, l'honnêteté, la probité et le courage. Il faut donc à leur recrutement certaines garanties. Ces agents, organisés par la loi de 1850, ont été réorganisés par les décrets du 11 juin 1888 et du 17 août 1893. On peut diviser ces divers agents en trois catégories principales:

Agents de la navigation intérieure ;

Agents des ports maritimes de commerce ;

Agents du service des phares et balises.

Dans le chapitre suivant consacré aux fonctions des divers fonctionnaires des Ponts et Chaussées, nous reviendrons sur la situation de ces agents inférieurs à propos du rôle qu'ils jouent dans les divers Services. Nous nous contentons ici de signaler leur recrutement qui se fait en presque totalité parmi les sous-officiers remplissant les conditions imposées par l'article 24 de la loi du 18 mars 1889 et parmi les anciens militaires gradés remplissant les conditions exigées par l'article 84 de la loi du 15 juillet 1889. A défaut des candidats de cette catégorie, les agents sont nommés sur la proposition de l'ingénieur en chef après avis du préfet et choisis de préférence parmi les anciens militaires des armées de terre et de mer et parmi les anciens ouvriers d'art. Les gradés sont plus particulièrement recrutés parmi les agents inférieurs de la navigation ayant rendu de bons services.

En dehors des agents précités, un cadre auxiliaire a été créé par décret du 20 décembre 1878. Ce cadre a été supprimé par décret du 25 mars 1885; son licenciement définitif, ordonné par circulaire du 25 juin 1887, n'est pas encore réalisé à l'heure actuelle.

Telle est l'organisation actuelle du personnel des Ponts et Chaussées. Malgré la loi de 1850, le haut personnel formé des Ingénieurs et Inspecteurs et constituant ce qu'on appelle le corps des Ponts et Chaussées est presque exclusivement recruté à l'École polytechnique. La faible proportion des places réservées aux conducteurs, la difficulté du concours et la condition imposée de dix ans de service dans les diverses classes de conducteur ont rendu jusqu'à présent presque illusoire le recrutement du Corps des Ponts et Chaussées dans le personnel de plus en plus distingué et méritant des conducteurs. Ainsi, en 1877, il y avait vingt-six ans que le décret de 1851 était promulgué, et 5 conducteurs seulement avaient triomphé des difficultés des examens, et, pendant ce temps, 510 élèves de l'École polytechnique étaient devenus ingénieurs. Par une circulaire du 23 mars 1881, M. Sadi-Carnot, alors ministre des Travaux publics, essaya de faciliter le concours aux conducteurs en les autorisant, sous certaines conditions, à suivre, en qualité

d'externes, les cours de l'École des Ponts et Chaussées. Mais, malgré ces facilités, la loi du 30 novembre 1850, qui a voulu recruter le personnel des ingénieurs des Ponts et Chaussées parmi les conducteurs dans la proportion de 1/6 est complètement méconnue, car, depuis quarante-cinq ans qu'elle a été votée, la proportion n'a pas dépassé 1/100. Aussi, de nombreux projets de loi on été mis en avant pour remédier à ce fâcheux état de choses et ouvrir plus grande aux conducteurs une porte que méritent leur zèle intelligent, leurs aptitudes, leur instruction et leurs services. Citons notamment les projets Cantagrel, Latrade, David, Varroy et Raynal. Le dernier en date de ces projets est celui de M. Montaut, signé par 200 de ses collègues, qui porte réorganisation du Corps des Ponts et Chaussées sur de nouvelles bases. Nous ne pouvons pas entrer dans les détails de ce projet ni examiner les défectuosités auxquelles il a pour but de remédier. Nous nous contenterons d'en signaler les lignes principales à titre de document :

1° Rétablissement du titre d'*inspecteur divisionnaire*, à la place d'inspecteur général de 2e classe, parce qu'il répond mieux aux fonctions que le projet lui attribue ;

2° Suppression de la qualification d'*ordinaire*, les ingénieurs servant indistinctement dans le service ordinaire et dans tous les services extraordinaires ou détachés ;

3° Création du grade d'*ingénieur adjoint*, remplaçant celui d'ingénieur ordinaire de 3e classe : les élèves-ingénieurs sortant de l'École des Ponts et Chaussées devant faire un stage minimum de trois ans comme ingénieurs adjoints avant d'être pourvus d'un service d'ingénieur ;

4° Création d'un nouveau grade de *sous-ingénieur*, comportant trois classes.

Voici donc, d'après le projet Montaut, quelle serait la hiérarchisation générale du Corps des Ponts et Chaussées avec les traitements attachés à chaque grade :

Inspecteurs généraux	18.000	francs.
— divisionnaires	15.000	—
Ingénieurs en chef de 1re classe	12.000	—
— de 2e classe	10.000	—
Ingénieurs de 1re classe	8.000	—

Ingénieurs de 2e classe	6.500	francs.
— adjoints	5.000	—
Sous-ingénieurs de 1re classe	5.400	—
— de 2e classe	4.600	—
— de 3e classe	3.800	—
Élèves-ingénieurs	2.500	—
Conducteurs principaux	4.000	—
	3.600	—
— de 1re classe	3.200	—
— de 2e classe	2.800	—
— de 3e classe	2.500	—
— de 4e classe	2.200	—
Commis principaux	2.600	—
— de 1re classe	2.200	—
— de 2e classe	1.800	—
— de 3e classe	1.600	—
— de 4e classe	1.400	—
— stagiaires	1.200	—

Quant au recrutement du personnel, voici quelle en serait la réglementation générale :

« 1° Tous les commis débutent par le grade de commis stagiaire, à l'exception des agents inférieurs des Ponts et Chaussées (cantonniers, éclusiers), qui débutent par la 4e classe, s'ils ont un an de service et ont satisfait à l'examen prévu pour cet emploi ou sont pourvus d'un certificat ou d'un diplôme dispensant de l'examen, à l'exception aussi des candidats admissibles au grade de conducteur des Ponts et Chaussées ou de contrôleur des Mines, qui débutent par la 3e classe. Tous les emplois vacants de commis stagiaires sont réservés aux anciens sous-officiers présentés en vertu de l'article 24 de la loi du 18 mars 1889 par la Commission de classement siégeant au Ministère de la Guerre ou aux anciens militaires remplissant les conditions déterminées par le Règlement d'administration publique du 28 janvier 1892, rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889.

A défaut d'un nombre suffisant de sous-officiers ou militaires remplissant ces conditions, le Ministre peut nommer le nombre de commis stagiaires nécessaire aux besoins du Service, en se conformant aux conditions du Règlement d'administration publique du 28 janvier 1892. Les candidats doivent avoir seize ans au moins, vingt-huit ans au plus, et subir un

examen public dont le programme est arrêté par décret. Les candidats déclarés admissibles aux épreuves du deuxième degré dans le concours pour le grade de conducteur, ceux qui sont pourvus du diplôme du baccalauréat ès sciences, du baccalauréat de l'enseignement secondaire classique, du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial ou moderne ; les élèves diplômés des Écoles nationales d'Arts et Métiers et des Écoles de maîtres mineurs d'Alais ou de Douai, sont dispensés de l'examen;

2° Le commis stagiaire est nommé, au bout d'un an, à la 4e classe, s'il y a lieu, par le Ministre, sur le rapport de l'ingénieur en chef dont il dépend;

3° Les commis de 3e classe sont pris : soit parmi les candidats admissibles au grade de conducteur des Ponts et Chaussées ou de contrôleur des Mines, soit parmi les commis de 4e classe comptant au moins trois ans de service et déclarés admissibles aux épreuves du deuxième degré dans un des concours pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées ou de contrôleur des Mines. Tout commis qui aurait laissé passer quatre de ces concours pour le grade de conducteur ou de contrôleur sans obtenir le certificat d'admissibilité aux épreuves du deuxième degré est licencié immédiatement d'office après le quatrième concours;

4° Les commis de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe comptant au moins trois ans de service depuis leur dernier avancement ;

5° Les commis de 1re classe sont pris parmi les commis de 2e classe comptant au moins cinq ans de service dans cette 2e classe, ou parmi les commis de 3e classe comptant deux ans de grade et admissibles au grade de conducteur ou de contrôleur;

6° Les commis principaux sont pris parmi les commis de 1re classe comptant vingt ans de service et cinq ans au moins dans leur grade ;

7° Les conducteurs de 4e classe sont pris parmi les candidats âgés de vingt et un ans au moins reconnus admissibles à la suite d'un examen public à deux degrés dont le programme est réglé par décret; parmi les anciens élèves de l'École des Ponts et Chaussées qui ont terminé leurs années réglemen-

taires d'études à cette École, mais n'ont pas obtenu le diplôme d'ingénieur; parmi les commis de 1re classe comptant quinze ans de service, trois ans de leur grade, ayant obtenu le nombre de points nécessaire à l'admissibilité au grade de conducteur, et ayant été l'objet de propositions de l'inspecteur divisionnaire. Peuvent être également pris pour conducteurs les élèves externes diplômés de l'École des Ponts et Chaussées, et les élèves diplômés de l'École centrale des Arts et Manufactures, sans qu'ils aient à passer d'examen, et les anciens élèves des Écoles normale supérieure, polytechnique, supérieure des Mines, licenciés en droit et licenciés ès sciences, pourvu qu'ils satisfassent aux examens du deuxième degré;

8° Les conducteurs de 3e classe sont pris parmi ceux de 4e classe comptant deux ans dans cette classe;

9° Les conducteurs de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe comptant trois ans dans cette classe;

10° Les conducteurs de 1re classe sont pris parmi les conducteurs de 2e classe comptant trois ans dans cette classe;

11° Les conducteurs principaux sont pris parmi les conducteurs de 1re classe comptant trois ans de grade;

12° Les sous-ingénieurs de 3e classe sont pris pour un tiers au choix parmi les conducteurs principaux ayant deux ans de grade; pour un tiers, dont un sixième, à l'ancienneté parmi les conducteurs de 1re classe ayant deux ans de grade, et un sixième au choix parmi les conducteurs de 2e classe ayant quatre ans de grade, qui auront satisfait aux examens du premier degré du concours de sous-ingénieur; pour un tiers, enfin, parmi les conducteurs de tout grade ayant cinq ans de service et ayant subi avec succès un examen public à deux degrés dont le programme est fixé par décret;

13° Les sous-ingénieurs de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe ayant trois ans de service dans cette classe;

14° Les sous-ingénieurs de 1re classe sont pris parmi ceux de 2e classe ayant trois ans de service dans cette classe;

15° Les ingénieurs adjoints sont pris, chaque année, dans la limite des postes vacants, parmi les élèves-ingénieurs ayant complété leurs études, et sortant de l'École des Ponts et Chaussées;

16° Les ingénieurs de 2e classe sont pris, pour les trois quarts, parmi les ingénieurs adjoints ayant au moins trois ans de grade ; pour un huitième, parmi les sous-ingénieurs et conducteurs de tout grade ayant dix ans de service, et subi avec succès les examens à deux degrés institués pour l'obtention du grade d'ingénieur, et ayant été l'objet des propositions d'un Comité spécial ; pour un huitième, enfin, parmi les sous-ingénieurs et conducteurs principaux comptant dix-sept ans de service effectif, et proposés par un Comité spécial ;

17° Les ingénieurs de 1re classe sont pris parmi les ingénieurs de 2e classe ayant trois ans de grade ;

18° Les ingénieurs en chef de 2e classe sont pris au choix par proposition du Comité spécial parmi les ingénieurs de 1re classe ayant quatre ans de grade ;

19° Les ingénieurs en chef de 1re classe sont pris parmi les ingénieurs en chef de 2e classe ayant quatre ans de grade ;

20° Les inspecteurs divisionnaires sont pris parmi les ingénieurs en chef de 1re classe comptant trois ans de grade, et inscrits au tableau d'avancement au choix ;

18° Les inspecteurs généraux sont pris parmi les inspecteurs divisionnaires ayant trois ans de grade.

La nomination aux différents grades d'inspecteur, d'ingénieur et de sous-ingénieur a lieu par décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre. La nomination aux différents grades de conducteur et de commis et les avancements des classes pour tout le personnel sont faits par arrêté ministériel. »

Suivent quelques autres modifications à l'organisation actuelle concernant les tableaux d'avancement, les résidences, les fonctions, le Conseil général des Ponts et Chaussées, le Comité d'avancement, les peines disciplinaires, la sortie des cadres et les dispositions transitoires.

Tel est dans son ensemble le projet Montaut déposé le 7 décembre 1893 sur le Bureau de la Chambre des députés, et n'attendant que le moment propice pour être discuté. Il apporte, à n'en pas douter, de grandes améliorations au Service actuel des Ponts et Chaussées, et il est à souhaiter que le principe en soit adopté par le Parlement. En donnant accès

aux ingénieurs civils, qui sortent trop nombreux des grandes Écoles pour être utilisés en totalité par l'industrie privée, il favorise le placement de jeunes gens très distingués et élève le niveau du cadre des conducteurs. En ouvrant la porte plus large aux conducteurs pour atteindre les situations supérieures presque complètement fermées aujourd'hui, il supprime une injustice et crée dans l'ensemble du service une émulation salutaire et un zèle de bon aloi. En exigeant des candidats aux diverses fonctions plus d'expérience, plus de pratique, il augmente pour l'État les garanties d'une bonne exécution des travaux.

Le 24 octobre 1895, une nouvelle proposition de loi a été déposée sur le bureau de la Chambre des députés, par M. Camille Krantz et 24 de ses collègues. Cette proposition ne porte pas réorganisation complète du Corps des Ponts et Chaussées, comme les projets de loi précédents, leurs auteurs pensant avec quelque raison que c'est la multiplicité des questions traitées qui a valu aux projets précédents de dormir depuis si longtemps dans les cartons. La proposition Krantz vise simplement le recrutement des ingénieurs des Ponts et Chaussées et l'avancement des conducteurs. Son principal but est de permettre à tous les sous-ingénieurs et aux conducteurs faisant fonctions d'ingénieur depuis de longues années d'arriver au grade d'ingénieur sans examen ni concours, au choix et par la seule raison de leurs longs, loyaux et signalés services. La proportion des anciens conducteurs nommés ainsi ingénieurs serait de 40 0/0 sur le total des ingénieurs en fonctions. Elle se résume, d'ailleurs, dans les quelques articles suivants :

« Art. 1er. — Les ingénieurs des Ponts et Chaussées se recrutent parmi les élèves ingénieurs de l'École des Ponts et Chaussées, et parmi les conducteurs des Ponts et Chaussées, comptant au moins quinze années de services effectifs depuis leur nomination au grade de conducteur.

Art. 2. — Les élèves ingénieurs des Ponts et Chaussées se recrutent dans la proportion de 5/6 parmi les élèves sortant de l'École polytechnique, et dans la proportion de 1/6 parmi les conducteurs des Ponts et Chaussées ayant satisfait

à un examen d'admission. A défaut de conducteurs reconnus admissibles, les places sont attribuées aux élèves de l'École polytechnique.

Art. 3. — Peuvent seuls être autorisés à concourir, pour les places d'élèves ingénieurs qui leur sont réservées, les conducteurs comptant au moins cinq années de services effectifs depuis leur nomination à ce grade.

Art. 4. — Les élèves ingénieurs qui ont satisfait aux examens de sortie peuvent être nommés conducteurs de 3e classe.

Art. 5. — Les nominations d'ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées pris au choix parmi les conducteurs sont faites, chaque année, dans la proportion nécessaire pour que le nombre des ingénieurs ayant été conducteurs soit égal à 40 0/0 du nombre total des ingénieurs ordinaires en activité dans les Services du Ministère des Travaux publics et des Services départementaux de voirie.

Art. 6. — Peuvent seuls être nommés ingénieurs au choix les conducteurs ayant au moins deux années d'ancienneté dans la 2e classe, qui seront portés sur un tableau d'avancement dressé à cet effet. Ceux de ces conducteurs qui comptent au moins vingt années de grade et deux années d'ancienneté dans la première classe peuvent être nommés directement à la 2e classe du grade d'ingénieur ordinaire.

Art. 7. — Le titre de sous-ingénieur peut être conféré par arrêté ministériel aux conducteurs principaux portés sur un tableau d'avancement dressé à cet effet.

Art. 8. — Un règlement d'Administration publique déterminera :

1° Les formes et les conditions des examens d'admission des conducteurs à l'École des Ponts et Chaussées, ainsi que des examens de sortie des élèves ingénieurs, et des justifications qu'ils sont appelés à fournir de leur instruction pratique;

2° La composition et le fonctionnement du Comité chargé de dresser les tableaux d'avancement prévus aux articles 6 et 7 ci-dessus.

Art. 9. — Les sous-ingénieurs et les conducteurs principaux ayant au moins cinq ans d'ancienneté de grade qui, au moment de la promulgation de la présente loi, feront fonc-

tions d'ingénieurs depuis cinq ans au moins, pourront être nommés directement ingénieurs ordinaires de 1re classe.

Les conducteurs autorisés, antérieurement à la promulgation de la présente loi, à suivre les cours de l'École des Ponts et Chaussées en qualité d'élèves externes et qui ont ou auront satisfait aux examens de sortie pourront être nommés ingénieurs au choix, sans remplir les conditions de grade et d'ancienneté édictées aux articles 1 et 5 ci-dessus, pourvu qu'ils soient portés au tableau d'avancement.

Art. 10. — Sont abrogées la loi du 30 novembre 1850 et toutes les dispositions contraires à la présente loi. »

On voit que cette proposition de loi comble une lacune et supprime une injustice flagrante, en accordant dans une large mesure le titre d'ingénieur à ceux qui, depuis longtemps, en ont les fonctions et les travaux, sans en avoir encore les avantages et le titre. Mais elle nous paraît moins libérale que la proposition Montaut au point de vue des jeunes conducteurs et de l'avenir du Corps des conducteurs, en ce qu'elle ne leur accorde qu'un sixième des places vacantes, en passant par l'École des Ponts et Chaussées, ce sixième étant lui-même facultatif et non obligatoire ; en outre, en supprimant cette conception du projet Montaut d'une vaste et importante classe de sous-ingénieurs et d'ingénieurs adjoints dans laquelle, d'une part, les élèves ingénieurs apprendraient leur métier avant d'être nommés ingénieurs et, d'autre part, les conducteurs arriveraient jeunes, pouvant aspirer ainsi aux grades les plus hauts du corps des Ponts et Chaussées.

Cette classe de sous-ingénieurs, qui serait la véritable pépinière des ingénieurs et des plus hauts fonctionnaires du corps, réunirait dans une même concurrence fructueuse les représentants de l'instruction pratique initiés aux connaissances théoriques postérieurement et les représentants de l'instruction théorique initiés nouvellement à la pratique du métier; et il n'y aurait plus qu'à choisir ceux qui, dans les deux manières de s'élever ainsi à cette instruction définitive de l'ingénieur faite à la fois de théorie et de pratique, auraient le plus parfaitement réussi d'après leurs travaux.

Mais, en attendant que le vote du projet Montaut apporte dans l'organisation du Service des Ponts et Chaussées un changement profond, le vent de décentralisation qui souffle depuis quelque temps sur la France va probablement produire une notable modification dans le Service que nous étudions. La Commission du Budget de 1896 a décidé l'unification des Services de Voirie, dont M. Dupuy-Dutemps s'était fait le défenseur contre M. Viette, en 1892. Cette réforme, devant probablement avoir pour conséquence la suppression du service ordinaire des Ponts et Chaussées, les ingénieurs de ce corps n'auraient plus d'emplois que dans les Services dits spéciaux. Aussi, par un arrêté récent, M. Dupuy-Dutemps, ministre des Travaux publics, a-t-il été amené à réduire de 18 à 8 le nombre des élèves à fournir, en 1896, à l'École des Ponts et Chaussées par l'École polytechnique. Il a ainsi dès maintenant arrêté en principe le recrutement du Corps des Ponts et Chaussées, afin de ne pas laisser sans situation, dans quelques années, des jeunes gens dont le Gouvernement ne pourrait plus utiliser les services. L'unification des services de voirie avait pour but de remettre aux services départementaux l'entretien complet de la grande voirie dont ils n'avaient jusqu'à présent qu'une partie (routes départementales et chemins vicinaux). Elle ne laissait dans le Service général des Ponts et Chaussées que les rivières, les canaux, les ports maritimes, les chemins de fer et le Service de l'Algérie. Cette réforme décentralisatrice, consacrée par un vote de la Chambre des Députés, n'a, d'ailleurs, pas été acceptée par le Sénat qui, à cause de son importance, l'a disjointe du vote du budget de 1896 et l'a renvoyée à l'étude d'une Commission spéciale.

CHAPITRE III

FONCTIONS. — MODE DE PROCÉDER ET TENUE DES BUREAUX

Nous avons exposé successivement, dans les deux précédents chapitres, l'historique et l'organisation du Service des Ponts et Chaussées. Nous voudrions, dans celui-ci, esquisser rapidement les fonctions qui lui incombent, son mode de procéder et la tenue de ses bureaux.

Le Service des Ponts et Chaussées se divise, tout d'abord, en trois sections caractéristiques : le service ordinaire, le service extraordinaire et les services détachés.

Le **service ordinaire** comprend l'ensemble des services permanents. Il se subdivise lui-même : en *service général*, comprenant la direction et l'exécution des travaux ordinaires des Ponts et Chaussées dans les départements; en *service spécial*, comprenant la direction et l'exécution des travaux distraits du service départemental; et en *services divers*, comprenant le secrétariat général du Conseil général des Ponts et Chaussées, l'École des Ponts et Chaussées, le dépôt des cartes et plans, les missions et travaux scientifiques, les emplois de l'Administration centrale, etc. Le cadre du personnel attaché à ce service ordinaire ne peut être modifié que par décret. Les fonctions de ce personnel sont très diverses, étant données les variétés de travaux qui rentrent dans ce service et méritent d'être étudiées successivement.

I. Service général. — Le service général des départements français est divisé en 15 inspections à la tête de chacune

desquelles est un inspecteur général de 2e classe[1]. Elles embrassent tous les départements de la manière suivante :

1re Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise ;
2e Calvados, Eure, Oise, Seine-Inférieure, Somme ;
3e Aisne, Ardennes, Nord, Pas-de-Calais ;
4e Marne, Haute-Marne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Vosges ;
5e Aube, Belfort, Côte-d'Or, Doubs, Haute-Saône, Yonne ;
6e Ain, Ardèche, Jura, Loire, Haute-Loire, Rhône, Saône-et-Loire ;
7e Hautes-Alpes, Drôme, Isère, Savoie, Haute-Savoie, Vaucluse ;
8e Basses-Alpes, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Corse, Var ;
9e Ariège, Aude, Aveyron, Cantal, Gard, Haute-Garonne, Gers, Hérault, Lozère, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Tarn, Tarn-et-Garonne ;
10e Gironde, Landes, Lot, Lot-et-Garonne, Basses-Pyrénées ;
11e Charente, Charente-Inférieure, Corrèze, Dordogne, Indre-et Loire, Deux-Sèvres, Vendée, Vienne, Haute-Vienne ;
12e Côtes-du-Nord, Finistère, Ille-et-Vilaine, Loire-Inférieure, Morbihan ;
13e Eure-et-Loir, Maine-et-Loire, Manche, Mayenne, Orne, Sarthe ;
14e Allier, Cher, Creuse, Indre, Loir-et-Cher, Loiret, Nièvre, Puy-de-Dôme ;
15e Algérie.

En dehors du service général des départements, les services spéciaux des rivières, canaux et ports maritimes sont répartis entre ces diverses inspections, de manière que les inspecteurs généraux qui sont à la tête de chaque inspection en aient la haute surveillance, en même temps que celle du service général. Cependant, l'inspection des services d'études,

[1] Ce nombre et cette répartition des inspections sont le nombre et la répartition actuels, mais ils peuvent notablement changer avec les nécessités budgétaires, les travaux et les circonstances diverses. Il ne faut donc pas leur attribuer une fixité qu'ils n'ont pas.

de travaux, et de contrôle d'études et de travaux des chemins de fer est confiée aux directeurs du Contrôle d'Exploitation des divers réseaux de chemins de fer, à l'exception du Service du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris qui est rattaché à la 1re inspection. Nous aurons, d'ailleurs, l'occasion de revenir sur cette question en traitant du Service des chemins de fer.

L'inspecteur général qui, d'après le décret du 25 août 1804, devait résider dans le centre le plus important de sa circonscription, habite, en fait, presque toujours Paris, et il y est d'autant plus autorisé que le décret de 1869 a donné place au Conseil général des Ponts et Chaussées aux inspecteurs généraux de 2e classe avec voix délibérative, ainsi que nous l'avons mentionné précédemment. Sa surveillance s'exerce donc en pratique de deux manières : par correspondance avec ses divers subordonnés et notamment les ingénieurs en chef et par tournées annuelles d'inspection. De plus, d'après l'article 12 du décret du 7 fructidor an XII, article non abrogé, il doit remplir temporairement et en cas d'empêchement tout ou partie des fonctions des ingénieurs en chef de son inspection.

L'inspecteur général chargé d'une inspection, surveille le matériel et le personnel de toute l'Administration. Il doit visiter les travaux de son inspection, contrôler les papiers et registres relatifs à la comptabilité, discuter avec les ingénieurs en chef les projets de dépenses de l'année, les taxes de l'adjudication des travaux, et les plans et devis des ouvrages projetés. Il vérifie les états de situation, les états sommaires de trimestre, la tenue de la comptabilité des travaux, les toisés provisoires et définitifs, les états de réception, l'avancement des projets, la nature et l'emploi des matériaux, etc. Il doit transmettre au Ministre les propositions des ingénieurs en chef relatives au personnel en y joignant son avis et ses propres propositions.

Chaque département a à sa tête un ingénieur en chef de 2e ou de 1re classe résidant au chef-lieu.

Quelquefois il est remplacé par un ingénieur ordinaire de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur en chef. Les fonctions des ingénieurs en chef ont été minutieusement indiquées par

l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII. Ils sont chargés de tout le Service des Ponts et Chaussées du département sous les ordres supérieurs du directeur des Ponts et Chaussées, de la Navigation et des Mines, au Ministère, sous les ordres immédiats des préfets et sous la surveillance de l'inspecteur général chargé de leur inspection. Ils rédigent ou font rédiger par leurs ingénieurs ordinaires les projets des travaux, les devis des ouvrages et les détails estimatifs. Ils soumettent au préfet les conditions des marchés, assistent aux adjudications, dirigent et surveillent l'exécution des travaux, en vérifient le compte, l'arrêtent provisoirement avec les entrepreneurs, et leur délivrent les certificats nécessaires pour l'obtention des paiements à compte et définitifs. Ils tiennent à cet effet un registre des dépenses du service et en rendent un compte sommaire par trimestre et un compte définitif chaque année. Ils peuvent, sur la demande des préfets, être chargés par l'Administration de travaux étrangers à leurs fonctions ordinaires, et font au moins deux tournées par an dans l'étendue de leur département. Ils correspondent avec le Ministre des Travaux publics, le préfet, les autorités locales et les ingénieurs placés sous leurs ordres.

Depuis le décret d'organisation du 7 fructidor an XII les fonctions administratives de l'ingénieur en chef ont presque entièrement absorbé toutes ses fonctions techniques qui sont, aujourd'hui, exclusivement remplies par les ingénieurs ordinaires et les conducteurs. L'ingénieur en chef adresse au préfet qui les transmet au Ministre, avec son avis, les propositions relatives au personnel ; toutefois, celles qui concernent l'organisation des cadres et le règlement des indemnités et allocations diverses sont envoyées directement au Ministre par l'ingénieur en chef. L'ingénieur en chef adresse à l'inspecteur général une expédition des comptes mensuels et des projets de budget annuels. Il envoie en même temps une autre expédition de ces mêmes documents directement au Ministre. Il adresse également directement au Ministre les demandes de crédits et d'ordonnances de fonds. Les pièces de comptabilité sont adressées conformément aux règlements sans passer par l'inspecteur général.

C'est aussi l'ingénieur en chef qui fait dresser les avant-

projets qui lui ont été demandés par l'Administration, ou dont il a pris l'initiative, et qui les envoie directement au Ministre. Il informe de cet envoi le Préfet et lui transmet en même temps une copie de son rapport accompagné d'une carte du tracé au 1/80.000 ou au 1/40.000 et d'un plan général, s'il y a lieu; le préfet adresse immédiatement son avis au Ministre. La même marche est suivie pour les projets d'exécution pour toutes sortes de travaux et, en général, pour toutes les propositions ayant un caractère purement technique. Dans le cas où les travaux nécessitent des conférences mixtes avec des administrations étrangères, des enquêtes d'utilité publique, etc., les dossiers préparés par l'ingénieur ordinaire sont transmis au préfet par l'ingénieur en chef, et le préfet les adresse au Ministre en y joignant son avis personnel. La même marche est suivie pour les affaires contentieuses, les réclamations, les augmentations de dépenses et les prix supplémentaires. »

La circulaire du 20 mai 1889 commente les rapports entre les ingénieurs en chef et leurs préfets : « Dans notre organisation politique et administrative, le préfet est le délégué du Gouvernement tout entier dans chaque département. Il le représente au point de vue politique, et c'est par son intermédiaire que la plupart des affaires arrivent aux divers Services ou reviennent à l'Administration centrale. Il est donc inadmissible que des fonctionnaires puissent entrer en opposition plus ou moins ouverte avec lui. »

Suivant les départements, les attributions de l'ingénieur en chef sont assez variables, car, dans les uns, il n'a que le Service des Routes nationales et les Services spéciaux de la Navigation, tandis que dans d'autres il a aussi celui des Routes départementales et des Chemins vicinaux.

Les principaux livres qui doivent être tenus dans les bureaux de l'Ingénieur en chef sont, d'après l'instruction du 31 octobre 1879 :

Quatre registres d'ordre avec leurs répertoires correspondants : le premier, pour les affaires diverses; le second, pour les permissions de voirie et les indemnités y relatives; le troisième, pour les procès-verbaux des contraventions à la

police de grande voirie ; le quatrième, pour les affaires d'usines, d'irrigation, de curage et de desséchements;

Un registre matricule du personnel de son service indiquant l'état civil de chaque agent, l'époque de sa nomination à chaque grade et le détail succinct de ses services (un extrait de ce registre est donné à chaque agent qui quitte le service) ;

Un registre des tournées de l'ingénieur en chef sur lequel sont inscrites toutes les observations suggérées à l'ingénieur en chef par ses tournées annuelles dans les arrondissements de son département;

Un registre des notes signalétiques sur le personnel;

Un registre de comptabilité;

Un registre d'inventaire des papiers, plans, livres;

Un registre d'inventaire du matériel.

Les affaires instruites en premier lieu par les conducteurs et les ingénieurs ordinaires des arrondissements sont transmises à l'ingénieur en chef qui y ajoute ses observations après avoir, si besoin, demandé des renseignements supplémentaires. Pour les affaires dont l'instruction se prolonge au-delà de certains délais déterminés, les ingénieurs en chef doivent adresser des feuilles de rappel aux ingénieurs ordinaires, ce délai pour chaque espèce d'affaires étant déterminé par eux, sauf modifications prescrites par l'inspecteur général. Dans les visites annuelles qu'il fait aux bureaux des ingénieurs ordinaires, l'ingénieur en chef doit viser et arrêter tous les registres prescrits pour le terme des travaux, l'inventaire et le registre du magasin, ainsi que les livres de comptabilité et les pièces élémentaires qu'il juge utile de consulter et doit rendre compte des résultats de sa vérification dans deux procès-verbaux séparés, dont l'un est relatif à la tenue des bureaux, et l'autre à la comptabilité.

Chaque département est divisé en un certain nombre d'arrondissements à la tête de chacun desquels est un ingénieur ordinaire de 3[e], 2[e] ou 1[re] classe. Il y en a 287, répartis ainsi entre les diverses inspections :

11 dans la première ;
19 — seconde ;

16 dans la troisième ;
15 — quatrième ;
16 — cinquième ;
20 — sixième ;
23 — septième ;
20 — huitième ;
35 — neuvième ;
17 — dixième ;
22 — onzième ;
18 — douzième ;
16 — treizième ;
21 — quatorzième ;
18 — quinzième.

Un ingénieur ordinaire est souvent remplacé soit par un sous-ingénieur, soit par un conducteur principal, de 1[re], de 2[e] ou même de 3[e] classe, faisant fonctions d'ingénieur, soit enfin par un agent voyer principal ou un agent voyer d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieur. Les ingénieurs ordinaires étaient chargés tout spécialement, par le décret du 25 août 1804, de la surveillance et de l'exécution des travaux, conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges.

Mais, depuis cette époque, le côté administratif du service a pour lui, comme pour l'ingénieur en chef, supplanté le côté technique, et les conducteurs subdivisionnaires font la plupart des vérifications, réceptions, règlements, visites, tournées et travaux techniques qui leur incombaient d'après ce décret. Ils correspondent avec l'ingénieur en chef, le sous-préfet, les maires de leur arrondissement et avec l'inspecteur général en ce qui concerne seulement le service de l'inspection.

Les livres que doit tenir dans son bureau l'ingénieur ordinaire sont encore plus nombreux que ceux qui doivent être tenus par l'ingénieur en chef, car il instruit en premier lieu la plupart des affaires. Les principaux de ces livres sont :

Quatre registres d'ordre avec leurs répertoires, semblables à ceux de l'ingénieur en chef et correspondant aux quatre mêmes catégories d'affaires ;

Un registre des ordres de service donnés aux entrepreneurs avant et pendant l'exécution des travaux inscrits par ordre chronologique; ces ordres sont donnés soit par l'ingénieur ordinaire, soit par correspondance par l'ingénieur en chef, soit enfin par le conducteur par délégation de l'ingénieur ordinaire;

Un registre des nivellements;

Un atlas des dessins d'exécution des ouvrages d'art, faits pendant la campagne avec une notice sur leur coût et leurs principales difficultés d'exécution;

Un registre matricule des conducteurs et autres agents du service de l'ingénieur ordinaire ;

Un registre des tournées de l'ingénieur ordinaire où sont inscrites toutes les observations qu'il a recueillies dans les fréquentes visites qu'il doit faire sur toutes les parties des routes, rivières, etc., soumises à sa surveillance et sur tous les ouvrages en construction dans un arrondissement;

Un registre des notes sur le personnel;

En outre, l'ingénieur ordinaire doit tenir avec soin ses bureaux de manière à conserver toutes les archives et tous les objets appartenant à l'État qu'il doit transmettre intégralement à son successeur, suivant un inventaire détaillé comprenant:

1° Tous les plans, dessins, projets, dossiers, mémoires, titres, pièces de comptabilité et papiers relatifs à des affaires liquidées complètement;

2° Tous les livres, cartes, plans et papiers d'un usage habituel;

3° Les instruments, articles, ustensiles, machines appartenant à l'Administration;

4° Le mobilier des bureaux ;

5° Les matières approvisionnées en magasin.

Le travail des bureaux des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires est assuré par le personnel des conducteurs et des commis. La répartition des conducteurs entre les arrondissements des ingénieurs ordinaires et leur résidence sont déterminées par les ingénieurs en chef, suivant les besoins du service, d'après l'article 32 du décret du 13 octobre 1851. La circulaire ministérielle récente du 19 mars 1890, tout en

laissant cette faculté aux ingénieurs en chef, a décidé que les conducteurs et les commis des Ponts et Chaussées mis à la disposition de chaque service d'ingénieur en chef seraient à l'avenir désignés par le Ministre des Travaux publics, qui arrêterait la division de chaque arrondissement d'ingénieur ordinaire et du Service central de l'ingénieur en chef en subdivisions de conducteur et emplois de commis et déterminerait la résidence ordinaire attribuée au titulaire de chaque subdivision. L'ingénieur en chef répartit ensuite, entre les diverses subdivisions et les divers emplois, les conducteurs et commis mis à sa disposition, suivant leurs aptitudes et d'après les nécessités du service. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un service vicinal confié à l'Administration des Ponts et Chaussées, la répartition des conducteurs attachés au service vicinal entre les diverses subdivisions est faite d'accord avec l'autorité préfectorale.

Ces subdivisions de conducteurs, en lesquelles sont divisés les arrondissements, correspondent généralement à des subdivisions administratives du département. Il y en a souvent plusieurs dans le chef-lieu, et une dans chaque centre administratif ou important du département. Nous donnons ci-dessous le nombre de ces subdivisions par département d'après l'*Annuaire* de 1896 :

Ain................	2	arrondissements ;	10	subdivisions.
Aisne..............	3	—	11	—
Allier...............	3	—	34	—
Basses-Alpes	5	—	30	—
Hautes-Alpes	3	—	9	—
Alpes-Maritimes	4	—	28	—
Ardèche	3	—	29	—
Ardennes	2	—	6	—
Ariège	2	—	4	—
Aube	3	—	13	—
Aude	3	—	11	—
Aveyron	5	—	42	—
Bouches-du-Rhône ..	3	—	18	—
Calvados	4	—	11	—
Cantal	4	—	24	—

Charente...........	4	arrondissements;	32	subdivisions.
Charente-Inférieure.	4	—	26	—
Cher...............	3	—	12	—
Corrèze............	2	—	7	—
Corse..............	5	—	26	—
Côte-d'Or...........	4	—	37	—
Côtes-du-Nord......	5	—	48	—
Creuse.............	1	—	4	—
Dordogne...........	2	—	11	—
Doubs..............	2	—	8	—
Drôme..............	3	—	14	—
Eure...............	4	—	19	—
Eure-et-Loir........	2	—	22	—
Finistère...........	4	—	23	—
Gard...............	3	—	9	—
Haute-Garonne.....	2	—	7	—
Gers...............	3	—	30	—
Gironde............	3	—	10	—
Hérault............	2	—	6	—
Ille-et-Vilaine......	4	—	13	—
Indre..............	3	—	23	—
Indre-et-Loire......	2	—	10	—
Isère..............	4	—	17	—
Jura...............	2	—	9	—
Landes.............	2	—	8	—
Loir-et-Cher........	3	—	25	—
Loire..............	3	—	16	—
Haute-Loire........	3	—	27	—
Loire-Inférieure....	1	—	7	—
Loiret..............	4	—	35	—
Lot................	3	—	29	—
Lot-et-Garonne.....	4	—	36	—
Lozère.............	3	—	10	—
Maine-et-Loire.....	3	—	16	—
Manche............	3	—	11	—
Marne.............	4	—	33	—
Haute-Marne.......	3	—	11	—
Mayenne...........	3	—	27	—
Meurthe-et-Moselle..	3	—	13	—

Meuse..............	3	arrondissements ;	11	subdivisions.
Morbihan	4	—	14	—
Nièvre	2	—	7	—
Nord...............	5	—	14	—
Oise	4	—	40	—
Orne...............	3	—	8	—
Pas-de-Calais.......	6	—	41	—
Puy-de-Dôme.	2	—	8	—
Basses-Pyrénées	5	—	37	—
Hautes-Pyrénées....	2	—	21	—
Pyrénées-Orientales.	2	—	6	—
Haut-Rhin..........	1	—	1	—
Rhône	2	—	6	—
Haute-Saône........	3	—	6	—
Saône-et-Loire	5	—	44	—
Sarthe	2	—	11	—
Savoie	5	—	36	—
Haute-Savoie	4	—	38	—
Seine	3	—	26	—
Seine-et-Marne	5	—	42	—
Seine-et-Oise	3	—	17	—
Seine-Inférieure	4	—	13	—
Deux-Sèvres........	1	—	8	—
Somme	3	—	12	—
Tarn...............	2	—	6	—
Tarn-et-Garonne....	2	—	6	—
Var................	3	—	21	—
Vaucluse...........	4	—	29	—
Vendée	1	—	8	—
Vienne.............	2	—	9	—
Haute-Vienne.......	4	—	27	—
Vosges.............	2	—	10	—
Yonne	3	—	10	—
Alger	3	—	13	—
	3	—	14	—
Constantine	4	—	24	—
	2	—	17	—
	2	—	18	—
Oran...............	4	—	28	—

Chaque subdivision a généralement à sa tête un conducteur. Il y a cependant des subdivisions importantes qui en ont plusieurs. Parfois c'est un agent voyer qui est à la tête d'une subdivision, dans les départements où le Service vicinal et le Service des Ponts et Chaussées sont fusionnés.

Le conducteur doit résider au centre de sa circonscription et, sauf dans des cas exceptionnels, il n'est pas spécialisé. Il doit, dans sa circonscription, s'occuper de tous les services qui sont dans les attributions de son ingénieur ordinaire. Aujourd'hui, nous sommes loin des anciennes attributions du conducteur, qui n'était que le porteur d'instruments, et, pour ainsi dire, l'aide de l'ingénieur. Dans l'organisation actuelle du Service des Ponts et Chaussées, il est devenu l'*alter ego* de l'ingénieur, faisant la même besogne que lui et le remplaçant souvent à la tête de son service. Dans sa proposition de loi du 3 décembre 1887, M. Cantagrel s'exprime ainsi : « Mais les services se sont à la longue considérablement développés. Ils se sont même transformés, et, chez l'ingénieur, l'administrateur a débordé l'homme technique. Cette tendance s'accentue de jour en jour. On conçoit, d'ailleurs, que les ingénieurs n'eussent pu suffire à leur tâche, et c'est alors que les conducteurs, étendant peu à peu le cercle de leurs attributions, sont venus les suppléer d'une façon à peu près complète, du côté des projets et des travaux. Nul ne contestera que, depuis longtemps, très longtemps même, c'est le conducteur qu'on voit sur le terrain, exécutant le levé des plans et des nivellements, dirigeant les chantiers. Mais son rôle ne se borne pas là. Dans le cabinet, dans l'étude des affaires, dans toutes les questions ressortissant au métier, il partage la tâche avec l'ingénieur, les moindres détails lui sont familiers ; il est devenu l'*alter ego* de l'ingénieur. »

Nous n'énumérerons donc pas les attributions du conducteur, puisqu'il faudrait répéter ce que nous avons déjà dit pour l'ingénieur ordinaire. Nous nous bornerons à appuyer les paroles de M. Cantagrel, en indiquant le nombre de conducteurs qui remplacent actuellement les ingénieurs ordinaires à la tête d'un arrondissement. D'après l'*Annuaire de 1896 du Ministère des Travaux publics*, nous en trouvons 103 sur 287 arrondissements, soit près de 36 0/0 ainsi répartis :

Sous-ingénieurs	46
Conducteurs principaux	44
Conducteurs de 1re classe	9
— de 2e classe	2
— de 3e classe	2
	103

La dernière Circulaire ministérielle du 25 novembre 1895 sur l'instruction des affaires et la rédaction des projets est la meilleure preuve qu'aujourd'hui la tâche du conducteur se confond avec celle de l'ingénieur. D'après l'Instruction ministérielle du 31 octobre 1879, les affaires étaient jusqu'à présent instruites, au premier degré, par les ingénieurs ordinaires, qui s'adressaient, par un ordre de service, aux conducteurs subdivisionnaires, pour obtenir les renseignements nécessaires. Il résultait de cette manière de procéder que l'ingénieur ordinaire était toujours tenu de rédiger un rapport spécial alors même que l'affaire eût été convenablement traitée par le conducteur subdivisionnaire, et, dans ce dernier cas, l'ingénieur était nécessairement amené à s'approprier les renseignements et constatations du subdivisionnaire. C'est à cette pratique à la fois injuste pour le conducteur et pour l'ingénieur que répond la nouvelle Instruction ministérielle. « Il m'a paru préférable, dit le Ministre des Travaux publics, d'exonérer l'ingénieur ordinaire de l'obligation de préparer lui-même un rapport toutes les fois que l'affaire peut être traitée par le conducteur subdivisionnaire. Une mesure analogue m'a semblé devoir être prise à l'égard des projets susceptibles d'être dressés par le subdivisionnaire. J'ai, en conséquence, décidé ce qui suit :

1° A l'avenir, les affaires courantes seront instruites, au premier degré, par les conducteurs subdivisionnaires. Elles leur seront adressées, pour rapport et avis, avec la simple mention de la communication sur le bordereau ou sur la pièce ayant reçu le timbre d'enregistrement.

Les ingénieurs pourront néanmoins se réserver exceptionnellement le droit de traiter directement certaines affaires. Dans ce cas, la demande de renseignements à laquelle elles peuvent donner lieu continuera à s'effectuer au moyen de

l'ordre de service prévu par l'instruction du 31 octobre 1879.

2° Des dispositions analogues seront adoptées en ce qui concerne les projets.

Les conducteurs subdivisionnaires dresseront et signeront les projets dont l'étude leur aura été demandée par l'ingénieur ordinaire.

Quant aux projets dont l'ingénieur se réservera la préparation, vu leur importance, ils seront l'objet, s'il y a lieu, de demandes de renseignements par la voie d'ordre de service, conformément à l'instruction du 31 octobre 1879.

3° L'ingénieur ordinaire, qui ne s'appropriera pas les conclusions des rapports ou les dispositions des projets émanant des subdivisionnaires, devra néanmoins joindre au dossier le travail dont il refusera de tenir compte.

4° Les rapports des subdivisionnaires seront produits sur papier à en-tête imprimé.

En ce qui concerne les projets préparés par ces agents, les pièces dont ils se composeront porteront les formules suivantes, par dérogation aux dispositions de l'article 42 de la circulaire du 14 janvier 1850:

Dressé par le conducteur subdivisionnaire soussigné ;
Vérifié par l'ingénieur ordinaire soussigné ;
Présenté par l'ingénieur en chef soussigné.

5° Les subdivisionnaires tiendront un registre d'ordre avec un répertoire. Ils y inscriront les affaires de toute nature dont ils auront à s'occuper, toutes les phases de l'instruction des affaires devront y être mentionnées, y compris les décisions intervenues qui devront être régulièrement communiquées par l'ingénieur ordinaire aux subdivisionnaires. Le registre d'ordre dont il s'agit devra être tenu à partir du 1er janvier 1896. Le carnet de voirie qui est en usage dans la plupart des départements, bien qu'il ne soit pas réglementaire sera supprimé. »

Suivent des prescriptions accessoires sur les archives des subdivisions qui devront être soigneusement conservées.

Les mesures édictées par cette nouvelle instruction et depuis longtemps demandées par le corps des conducteurs montrent qu'ils ont une part égale à celle des ingénieurs

dans la rédaction des projets et dans l'instruction des affaires. Il était aussi injuste que mauvais, dans l'intérêt du service de leur laisser cette part de travail sans leur donner en même temps la part de responsabilité qui en découle. Les principaux effets de cette mesure seront certainement de stimuler l'émulation des conducteurs dont l'individualité est reconnue, d'élever leur niveau dans le recrutement à venir et de les rendre de plus en plus dignes du grade d'ingénieur après que leurs travaux auront donné la preuve flagrante de leurs connaissances scientifiques et de leur entente du métier.

Quant aux commis, d'après la circulaire ministérielle du 19 mars 1890, ils doivent être spécialement employés à la comptabilité, à la tenue des registres, aux expéditions de pièces et de dessins, au classement des archives.

Parmi le personnel employé dans les départements au service général, nous devrions aussi citer les agents voyers qui y sont souvent occupés, notamment dans les départements dont le service vicinal est dirigé par l'Administration des Ponts et Chaussées. Plusieurs arrondissements ont même à leur tête des agents voyers d'arrondissement ou des agents voyers principaux faisant fonctions d'ingénieur ordinaire. Dans l'*Annuaire* de 1896 nous relevons 12 agents voyers occupant cet emploi, soit 4 0/0. Mais, comme ce personnel est plus particulièrement le personnel des Travaux publics départementaux et communaux, il trouvera mieux sa place dans les chapitres suivants où nous traiterons de ces travaux.

Cantonniers. — Avant de quitter le service général des départements, il nous faut signaler les attributions d'un personnel inférieur qui a eu et qui a encore une influence prépondérante sur le bon entretien de nos routes, le personnel des cantonniers. L'institution des cantonniers n'est pas ancienne. On en trouve la première trace à la fin du XVIII[e] siècle dans un mémoire du 17 septembre 1775 publié par Trésaguet, inspecteur général des Ponts et Chaussées. On sait que cet éminent ingénieur fut le premier à comprendre tous les avantages du bon entretien des routes et des chemins, et il voulait que les chaussées fussent entretenues journellement et non annuellement comme cela se pratiquait avec les corvées de

printemps et d'automne. Il eut donc l'idée de diviser les routes en *cantons* et de confier à un ouvrier la surveillance d'un canton de tel endroit à tel endroit, moyennant une rétribution annuelle. « Cet ouvrier, dit-il dans son mémoire, peut à lui seul réparer les petites dégradations qui auront pu se former en si peu de temps et en arrêter les progrès soit en détournant les eaux, soit en comblant un commencement de ravine ou d'ornière sur les accotements ou sur la chaussée. Il sera facile de trouver un ouvrier qui se charge de ce soin ; il n'y a pas d'habitant de la campagne qui ne recherche avec empressement un revenu fixe et assuré toute l'année sans quitter sa résidence, surtout ayant la liberté de faire le travail dont il est chargé à son aise et sans contrainte. » Cette organisation fut adoptée dans la généralité de Limoges dont Trésaguet fut longtemps l'ingénieur en chef. L'article 4 du bail d'entretien portait : « A l'exception des dimanches et fêtes, les cantonniers seront obligés de parcourir chaque jour leur canton en entier, et de réparer, du matin au soir, les plus légères dégradations qui pourraient survenir dans quelque partie de la route que ce soit. » Peu de temps après, les États généraux de Bourgogne, après une délibération provoquée par l'ingénieur en chef Gauthey, élaborèrent un règlement dont les principales clauses sont encore observées par notre règlement actuel, et qui organisa d'une manière définitive le service des cantonniers pour les routes et chemins de la Bourgogne (6 avril 1785). D'après ce règlement la route est divisée en stations desservies chacune par trois ou quatre cantonniers pris dans les villages voisins parmi les hommes âgés de vingt à quarante ans, « de constitution robuste, de bonnes vie et mœurs et de probité ». Ces manœuvres, choisis par l'ingénieur, ne sont commissionnés qu'après un stage de quinze jours au moins. Le plus intelligent et le plus instruit prend la direction de la brigade comme cantonnier chef. Leur costume, qu'ils sont tenus de porter quand ils sont sur les chemins, et leurs outils leur sont fournis aux frais de la province. Ils travaillent toute l'année, sauf les jours de fêtes et les dimanches, et sont surveillés par les ingénieurs, sous-ingénieurs et directeurs des chemins. Ils doivent travailler sur les routes toute la journée sans interruption autre que celle nécessaire aux repas et sans pouvoir s'éloigner les uns

des autres de plus de 20 toises. Leurs absences sont relevées par les cavaliers de la maréchaussée.

Leur travail consiste à assurer l'écoulement des eaux, à enlever la neige, à frayer un passage, à préparer des matériaux en temps de gelée. Ils doivent, en outre, réparer toutes les dégradations et combler les ornières à mesure qu'elles se forment, en ôter préalablement la boue avec le plus grand soin et les fermer en rabattant les bourrelets. Ils doivent aussi ramasser les pierres éparses sur la chaussée et n'en employer aucune qui excède la grosseur d'un œuf; battre les ornières à la trie quand elles sont profondes et curer les fossés. Ils doivent commencer le travail par un bout de station et le poursuivre sans interruption jusqu'à l'autre, tout en ne laissant derrière eux aucune ornière, puis revenir sur leurs pas reprendre le travail à l'origine. Dans les temps humides, ils doivent principalement s'occuper d'enlever les boues. Ils ne peuvent rompre leur engagement sans prévenir un mois à l'avance. A soixante ans d'âge, après vingt-quatre ans révolus de service, ils reçoivent une retraite qui, depuis le vote, en 1895, de l'amendement Montaut, pourra atteindre, en 1896, les deux tiers de leur traitement. En cas d'accident survenu par suite du service, il leur est alloué une gratification ou une retraite spéciale.

Le rare esprit d'organisation de Gauthey, l'illustre constructeur du canal du Centre se manifeste dans ce règlement des cantonniers de Bourgogne, dont la plupart des clauses sont encore en vigueur aujourd'hui. Jusqu'en 1811, l'organisation ainsi comprise resta à peu près exclusive à la généralité de Limoges et à la Bourgogne. Le décret du 16 décembre 1811 réorganisa le service des cantonniers en instituant pour ce service l'adjudication. D'après ce décret les cantons étaient limités aux relais de poste, chaque relai pouvant en contenir plusieurs, et étaient mis en adjudication. Tout individu habitant une commune traversée par la route ou limitrophe pouvait présenter sa soumission pour le travail dudit canton. Chaque cantonnier était ainsi un petit entrepreneur assistant aux réceptions, devant effectuer chaque jour les réparations nécessaires et y affecter un nombre suffisant d'ouvriers. On lui retenait le prix des réparations omises et des malfaçons, et il

était sous la surveillance de l'ingénieur. Sur l'ordre de celui-ci, il devait congédier les ouvriers inhabiles, inexacts ou insubordonnés. Il était, en outre, tenu de signaler les abus et délits de tout genre commis dans son canton, de prêter assistance aux voyageurs, de constater les anticipations et dégradations, de surveiller les chargements de voitures et les ponts à bascules. Les maîtres de poste étaient privilégiés par le décret en ce qu'ils pouvaient être adjudicataires de plusieurs cantons et de la fourniture des matériaux en même temps que de celle de la main-d'œuvre.

« Ce système de cantonniers adjudicataires et entrepreneurs ne vécut pas longtemps et ne tarda pas à faire place au système d'agents hiérarchisés, payés au mois, qui constitue actuellement un des modes d'exécution de travaux employés par l'Administration des Ponts et Chaussées. C'est à ce titre que l'organisation des cantonniers trouve ici sa place.

Le règlement général du 17 juillet 1827, complété par celui du 10 février 1835, a organisé le service des cantonniers sur des bases à peu près analogues à celles du service des États de Bourgogne. D'après ce règlement, il n'est pas exigé de stage du cantonnier et, de plus, il est choisi par le préfet sur la proposition des ingénieurs de l'arrondissement. Certaines modifications ont été apportées au Règlement de 1835 par le Règlement du 20 février 1882 qui est le dernier en date.

Les seules conditions exigées pour être nommé sont :

1° Avoir satisfait à la loi militaire et ne pas être âgé de plus de quarante ans ;

2° N'être atteint d'aucune infirmité qui puisse s'opposer à un travail journalier et assidu ;

3° Avoir travaillé dans les ateliers de construction ou de réparation de routes ;

4° Être porteur d'un certificat de moralité délivré par le maire de la commune ou le sous-préfet de l'arrondissement ;

5° Sauf exception motivée par des circonstances locales : savoir lire et écrire.

Nous ne parlons pas des signes distinctifs du cantonnier que tout le monde connaît bien. Quant au travail, c'est à peu près celui qui était indiqué dans le Règlement des États de Bourgogne.

Les *cantonniers-chefs* sont pris parmi les cantonniers les plus instruits, sachant lire et écrire, et les plus zélés à leur travail. Ils sont désignés par l'Ingénieur en chef sur la proposition de l'Ingénieur ordinaire. Ils ont une station plus courte sur la route, afin qu'ils puissent vaquer aux devoirs spéciaux qui leur sont imposés : tournées avec les conducteurs et commis des Ponts et Chaussées, surveillance des cantonniers de leur circonscription et des ouvriers auxiliaires, s'il y en a, exécution des ordres de l'ingénieur ordinaire, relations directes avec le personnel des Ponts et Chaussées.

Chaque circonscription d'un cantonnier-chef comprend environ six cantons formant une brigade. La loi du 23 mars 1842 sur la police de la grande voirie a donné aux cantonniers-chefs le droit de constater tous les délits de grande voirie ; ils sont à cet effet assermentés et commissionnés au même titre que les autres agents des Ponts et Chaussées. Les cantonniers-chefs doivent rendre compte, chaque semaine, du résultat de leurs tournées, sur une feuille hebdomadaire qui leur est donnée par le conducteur de la subdivision.

La surveillance de l'Administration des Ponts et Chaussées sur les cantonniers s'exerce par le système des tâches et des tournées fréquentes.

Il y a, d'ailleurs, souvent, à côté de ce personnel fixe, un personnel temporaire auxiliaire embauché pour l'enlèvement des neiges, des boues, de la poussière ou pour d'autres travaux importants et urgents de certaines époques de l'année. Avec l'outillage perfectionné dont on dispose aujourd'hui pour le balayage et l'ébouage mécanique des chaussées, pour l'incorporation de toutes sortes de matériaux dans les vieilles routes, le travail des cantonniers est réduit à un imprévu de peu d'importance, et il est certain que l'économie bien comprise tend de plus en plus à diminuer la main-d'œuvre stationnaire et le nombre des cantonniers, sauf à recourir dans les cas urgents à un grand nombre d'ouvriers auxiliaires.

II. Service spécial. — Le service général qui comprend la direction et l'exécution de l'ensemble des travaux indépen-

dants du service des départements peut se diviser en quatre sections principales :

Rivières ;
Canaux ;
Ports maritimes ;
Chemins de fer.

Disons tout de suite que le Service des Chemins de fer mérite d'être étudié à part, non seulement à cause de son importance prépondérante qui a nécessité au Ministère des Travaux publics une direction générale distincte de la Direction générale des Ponts et Chaussées, mais encore à cause d'un personnel secondaire important, recruté d'une manière spéciale et distincte du personnel des Ponts et Chaussées qui n'a que la direction supérieure. De plus, alors que les rivières, les canaux et les ports maritimes sont administrés par l'État, les chemins de fer (sauf le réseau de l'État) sont administrés par des Compagnies qui en ont la concession. Par conséquent, jusqu'au moment où ces réseaux lui reviendront, l'État ne peut exercer sur eux qu'une action de contrôle, et le service qui leur est affecté a, à ce point de vue, des attributions totalement distinctes des autres Services spéciaux des Ponts et Chaussées. Nous ferons donc du Service des Chemins de fer l'objet d'une étude spéciale dans des chapitres suivants.

a. Service des rivières. — Le service des rivières comprend l'entretien et l'amélioration de toutes les rivières navigables et de leurs canaux latéraux, ainsi que l'entretien, la réparation et la construction de tous les ouvrages nécessités par cette navigation intérieure. Ce service n'est pas toujours distinct du service général des départements, et dans plusieurs départements les deux services sont réunis. Mais il y a des départements, où le service des rivières est trop important pour que cela puisse se faire, et il forme alors une section spéciale divisée en arrondissements ayant ses ingénieurs et son personnel propres. Les rivières dont le service rentre dans le service général des départements sont :

L'Aff (service du Morbihan) ;
L'Ain (service de l'Ain et du Jura) ;
Lac d'Annecy (service de la Haute-Savoie) ;
L'Ariège (service de la Haute-Garonne) ;
L'Arz (service du Morbihan) ;
L'Authion (service du Maine-et-Loire) ;
La Baïse (services du Gers et du Lot-et-Garonne) ;
La Boulogne (service de la Loire-Inférieure) ;
Lac du Bourget (service de la Savoie) ;
La Boutonne (service de la Charente-Inférieure) ;
La Charente (services de la Charente et de la Charente-Inférieure) ;
Le Cher (services du Cher, de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher) ;
La Creuse (service de l'Indre-et-Loire) ;
Le Doubs (services du Jura et de la Saône-et-Loire) ;
La Douze (service des Landes) ;
Le Dropt (service de la Gironde) ;
L'Eure (service de l'Eure) ;
Lac de Grandlieu (service de la Loire-Inférieure) ;
L'Isère (services de la Savoie, de l'Isère et de la Drôme) ;
Le Layon (service du Maine-et-Loire) ;
Lac Léman (service de la Haute-Savoie) ;
La Maine (petite) (service de la Loire-Inférieure ;
L'Ognon (service de la Loire-Inférieure) ;
La Rille (service de l'Eure) ;
Le Salat (service de la Haute-Garonne) ;
La Seille (service de la Saône-et-Loire) ;
La Seudre (service de la Charente-Inférieure) ;
Le Tenu (service de la Loire-Inférieure) ;
Le Thouet (service du Maine-et-Loire) ;
La Vendée (service de la Vendée) ;
La Vienne (services de la Vienne et de l'Indre-et-Loire).

On voit par cette nomenclature que la plupart des rivières navigables ou canalisées qui rentrent dans le service général des départements sont de très petite importance, car nous n'y trouvons guère que l'Ain, l'Ariège, la Baïse, la Charente, le Cher, la Creuse, le Doubs, l'Eure, l'Isère, la Vendée et la

Vienne qui aient une certaine importance comme cours d'eau. Mais il faut ajouter que beaucoup de petites rivières navigables ou canalisées, soit sur tout leur parcours, soit sur une partie, sont rattachées au Service des Ports maritimes quand elles appartiennent à un département côtier, ou au Service des Canaux quand elles sont unies à un canal ou à un réseau de canaux.

Le Service spécial des Rivières est réparti entre les 15 inspections du service ordinaire de la manière suivante :

1re Navigation de la Seine du pont de Montereau jusqu'en aval du pont d'Épinay; — navigation de la Marne canalisée entre Épernay et Charenton et canaux de dérivation; — section navigable et flottable du Grand-Morin comprise entre Dammartin et la Marne;

2e Navigation de la Seine du pont d'Épinay aval au pont de Brouilly près de Rouen ; — navigation de la Seine de Brouilly à la mer;

3e Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais; — projet du canal de jonction de la Meuse et de l'Escaut;

4e Navigation de l'Aisne canalisée et canal latéral à l'Aisne ; canal des Ardennes ; canal de l'Oise à l'Aisne ; — navigation de la Marne entre Vitry-le-Français et Épernay et canal latéral à la Marne ; canal de l'Aisne à la Marne ;

5e Navigation de l'Aube et canal de la Haute-Seine ; —navigation de l'Yonne, d'Armes à Montereau ; — navigation de la Saône (moins la traversée de Lyon);

6e Navigation de la Loire jusqu'à Roanne ;

7e Navigation du Rhône, jusqu'à Arles ; — navigation de la Saône dans la traversée de Lyon ;

8e Navigation du Rhône, d'Arles à la mer ;

9e Navigation du Tarn ;

10e Navigation de la Garonne et de la Gironde ; — du Lot ;

11e Navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère ; — navigation de la Sèvre-Niortaise ; — Cher canalisé ;

12e Navigation de la Loire, de Nantes à la mer ; — canal de la Basse-Loire ; — navigation de la Vilaine ; — canal de Nantes à Brest ; — canal du Blavet ; — canal d'Ille et Rance.

13e Navigation de la Loire, de l'embouchure du canal de Briare à Nantes ; — navigation de la Mayenne, de la Sarthe, du Loir, de l'Oudon et de la Maine ; — rivières et canaux navigables de la Manche;

14e Navigation de la Seine de Marcilly à Montereau ; — navigation de la Loire, de Roanne au canal de Briare et canal latéral à la Loire ; — navigation de l'Allier.

On voit, d'après ce tableau, que les principales rivières nécessitant un service spécial sont d'abord les fleuves : Seine, Loire, Rhône, Garonne, et leurs plus importants affluents : Allier, Aisne, Aube, Dordogne, Isle et Vézère, Lot, Maine, Marne, Mayenne et Oudon, Saône, Sarthe et Loir, Sèvre-Niortaise, Tarn et Yonne.

Ce service, réparti entre les 15 inspections, est subdivisé en 25 sections et 64 arrondissements de la manière suivante :

Aisne	4	arrondissements.
Allier	3	—
Aube	2	—
Dordogne-Isle-Vézère	3	—
Garonne	4	—
Loire (1re section)	0	—
— (2e section)	3	—
— (3e section)	7	—
— (4e section)	3	—
Lot	1	—
Maine	1	—
Marne (1re section)	1	—
— (2e section)	1	—
Mayenne-Oudon	1	—
Nord et Pas-de-Calais	5	—
Rhône-Saône	5	—
Saône	3	—
Sarthe-Loir	1	—
Seine (1re section)	2	—
— (2e section)	2	—
— (3e section)	4	—
— (4e section)	3	—
Sèvre-Niortaise	1	—
Tarn	2	—
Yonne	2	—

A la tête de chaque section est un ingénieur en chef de 2e ou de 1re classe et quelquefois un ingénieur ordinaire de

1re classe faisant fonctions d'ingénieur en chef. Quelquefois cet ingénieur est celui du département, et il lui est seulement adjoint des ingénieurs ordinaires et des bureaux spéciaux pour le service des rivières.

A la tête de chaque arrondissement est un ingénieur ordinaire de 3e, 2e ou 1re classe, ou souvent un conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire. D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics* de 1896, sur 64 arrondissements il y en a 8 à la tête desquels sont des conducteurs ainsi répartis :

Sous-ingénieurs	3
Conducteurs principaux	3
— de 2e classe	1
— de 3e classe	1

Souvent ces ingénieurs sont ceux qui sont à la tête des arrondissements du Service général des départements où sont les rivières navigables; mais, dans ce cas, ils ont un double personnel de conducteurs et de commis, l'un attaché au Service des Routes, l'autre au Service de la Navigation. Le personnel des bureaux est, ici encore, fourni par les commis des six classes.

Chaque arrondissement est ici encore divisé en subdivisions de la même manière et dans les mêmes conditions que pour le Service général. Nous donnons ci-dessous le nombre des subdivisions par section d'après l'*Annuaire des Travaux publics* de 1896 :

Section de l'Aisne : 4 arrondissements ; 12 subdivisions.

Section de l'Allier : 3 arrondissements ; 5 subdivisions.

Section de l'Aube : 2 arrondissements ; 3 subdivisions.

Section de la Dordogne, Isle, Vézère : 3 arrondissements ; 6 subdivisions.

Section de la Garonne : 4 arrondissements ; 9 subdivisions.

2e Section de la Loire : 3 arrondissements ; 27 subdivisions.

3e Section de la Loire : 7 arrondissements ; 11 subdivisions.

4e Section de la Loire : 3 arrondissements ; 9 subdivisions.

Section du Lot : 1 arrondissement ; 7 subdivisions.

Section de la Maine : 1 arrondissement ; 1 subdivision.

2e Section de la Marne : 1 arrondissement ; 6 subdivisions.

3e Section de la Marne : 1 arrondissement ; 8 subdivisions.

Section de la Mayenne-Oudon : 1 arrondissement ; 3 subdivisions.

Section du Nord et Pas-de-Calais : 5 arrondissements ; 15 subdivisions.

Section du Rhône-Saône : 5 arrondissements ; 20 subdivisions.

Section de la Saône : 3 arrondissements ; 11 subdivisions.

Section de la Sarthe-Loir : 1 arrondissement ; 4 subdivisions.

1re Section de la Seine (1re division) : 1 arrondissement ; 3 subdivisions.

1re Section de la Seine (2e division) : 1 arrondissement ; 5 subdivisions.

2e Section de la Seine : 2 arrondissements ; 6 subdivisions.

3e Section de la Seine : 4 arrondissements ; 12 subdivisions.

4e Section de la Seine : 3 arrondissements ; 15 subdivisions.

Section de la Sèvre-Niortaise : 1 arrondissement ; 3 subdivisions.

Section du Tarn : 2 arrondissements ; 5 subdivisions.

Section de l'Yonne : 2 arrondissements ; 5 subdivisions.

A la tête de chaque subdivision est, en général, un conducteur comme pour le Service général. Mais, cependant, pour les subdivisions importantes il y en a plusieurs : il y en a jusqu'à 5, par exemple, dans les subdivisions des sections de la Loire qui est restée toujours le fleuve le plus difficile à endiguer et à maîtriser de France (ancien service des turcies et levées de la Loire sous l'Ancien Régime) ; dans les subdivisions peu importantes, au contraire, il n'y a qu'un seul conducteur pour le Service général et le Service des Rivières.

Quant aux fonctions incombant aux conducteurs, ingénieurs ordinaires et ingénieurs en chef dans le Service des Rivières, elles sont à peu près semblables à celles que nous avons indiquées pour le Service général au point de vue administratif et au point de vue de l'instruction des affaires. Elles ne

diffèrent qu'au point de vue technique même qui ne nous occupe pas dans cette étude. Nous n'y insistons donc pas. Disons simplement que ces fonctions comprennent non seulement l'amélioration de la navigation, les constructions et œuvres d'art y relatives, l'endiguement des eaux aux époques des crues, l'entretien et la réparation des ouvrages existants, l'approfondissement, la canalisation et la régularisation des cours d'eau, mais encore toutes les affaires concernant l'extraction de matériaux le long des rivières, l'établissement des moulins, batardeaux, machines élévatoires et autres engins nuisibles à la navigation, le rejet des immondices, ordures et déchets de toute nature salissant ou envasant les cours d'eau, les détournements d'eau par tranchée, fossés, canaux ou prises, les distances à observer pour les plantations et constructions riveraines, les largeurs à donner aux arches, pertuis, ponts et autres ouvrages, l'enlèvement des bateaux en fond d'eau, la marche des trains de bateaux dans les passages où s'exécutent des travaux, les prises d'eau, les redevances, la constatation et la répression de toutes les contraventions, etc.

Nous ne devons pas quitter le Service des Rivières sans parler d'un Service auxiliaire qui a pris assez d'importance et qui nécessite un personnel tout spécial: *le Service de la Pêche*. Le droit de pêche dans les fleuves et rivières navigables était un des nombreux droits féodaux de l'Ancien Régime que la Convention Nationale supprima par le décret du 30 juillet 1793. Le droit de la pêche dans les fleuves et rivières navigables fut dès lors octroyé par l'État à qui il appartenait sous certaines conditions de police qui furent contrôlées par un personnel surveillant. La loi du 14 floréal an X disait dans son titre V: « En conséquence, tout individu autre que les « fermiers de la pêche, ou le pourvu de licence, ne pourra « pêcher sur les fleuves et rivières navigables qu'avec une « ligne flottante tenue à la main. » L'arrêté du 28 messidor an VI avait déjà remis en vigueur, dans les départements, la plupart des prescriptions de l'ordonnance des Eaux et Forêts de 1669, visant les abus nuisibles à l'empoissonnement des rivières. La police de la pêche fut, à cette époque, comme

elle l'était sous l'Ancien Régime, confiée au personnel des agents des Eaux et Forêts. Plus tard, par le décret du 23 décembre 1810, la mise en ferme de la pêche dans les canaux et les produits des francs-bords et des plantations appartenant à l'État furent remis à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Toutes ces prescriptions et tous ces règlements furent refondus dans la première loi importante faite sur la matière, la loi sur la pêche fluviale du 15 avril 1829. Le droit de pêche était, par cette loi, dévolu à l'État dans tous les cours d'eau navigables et flottables entretenus par lui ; et nul n'était autorisé à y pêcher autrement qu'à la ligne moyennant un permis délivré par l'Administration. La surveillance et la police de la pêche étaient confiées à des agents dits *gardes-pêche* qui relevaient de l'Administration des Eaux et Forêts. Les seules conditions qui leur étaient imposées étaient d'avoir vingt-cinq ans révolus et de prêter serment devant le tribunal de première instance de leur résidence. Ils étaient ainsi des agents commissionnés et assermentés. Le décret du 29 avril 1862 fit passer dans le département des Ponts et Chaussées la surveillance, la police et l'exploitation de la pêche. La circulaire ministérielle du 20 juin 1863 réorganisa le personnel sur des bases nouvelles, qui sont celles de l'organisation actuelle. Les agents du Service de la Pêche sont divisés en deux catégories : les brigadiers et les gardes-pêche divisés les premiers en trois classes, et les seconds en deux classes, de sorte que la hiérarchie du Service est ainsi fixée :

Brigadiers de 1re classe ;
— de 2e classe ;
— de 3e classe ;
Gardes-pêche de 1re classe ;
— de 2e classe.

Pour être nommé garde-pêche, il faut avoir vingt-cinq ans au moins et trente-cinq ans au plus, et avoir une instruction élémentaire, telle que celle qui est donnée par notre certificat d'études actuel. La majeure partie des emplois est, d'ailleurs, réservée aux anciens sous-officiers remplissant les conditions de la loi de 1889.

Les avancements de classe en classe se font sur la proposition de l'ingénieur en chef et du préfet.

Les brigadiers de 3e classe sont pris parmi les gardes ayant au moins deux ans de service. Au point de vue des indemnités de résidence, des congés et des dispositions générales du Service, les agents du Service de la Pêche sont assujettis à des prescriptions analogues aux autres agents des Ponts et Chaussées.

Les fonctions principales de ces agents ont été longuement détaillées dans l'Instruction ministérielle du 31 juillet 1863. Elles se réduisaient sommairement : à exercer une surveillance rigoureuse pendant les saisons où la pêche est interdite, à empêcher l'obstruction des cours d'eau par des barrages ou des engins de pêche ne laissant aucun passage libre au poisson, à vérifier si les personnes qui se livrent à la pêche sont munies de la permission exigée, à poursuivre la pêche à la main et la pêche de nuit avec des feux ; à rechercher les auteurs de l'empoisonnement des rivières et à vérifier si les poissons exposés en vente ont les dimensions prescrites.

Sur les cours d'eau non navigables, la surveillance de la pêche est assurée par des agents mixtes : cantonniers, gendarmes, éclusiers, gardes de navigation, etc.

b. Service des Canaux. — Le Service des Canaux comprend l'entretien, la construction, l'amélioration et la réparation de tous les canaux de navigation. Nous avons déjà vu que certains canaux avaient été mis dans le Service des Rivières navigables. D'autres sont restés rattachés au Service général des départements, tels que :

Le canal d'Arles à Bouc (service des Bouches-du-Rhône) ;
Le canal de Charente-Seudre (service de la Charente-Inférieure) ;
Le Cher canalisé (service de l'Indre-et-Loire) ;
Le canal de la Dive (service du Maine-et-Loire) ;
Le canal de Givors (service de la Loire) ;
Le canal de la Sauldre (service du Loir-et-Cher) ;
Le canal de la Somme (service de la Somme).

Quelques-uns sont rattachés aussi au Service des Ports maritimes quand ils sont dans des départements côtiers. Enfin, quatre sont rattachés à un service tout particulier et exceptionnel, savoir:

Les canaux de l'Ourcq, Saint-Martin et Saint-Denis, au Service municipal de la ville de Paris; et les canaux du Midi, au Service des Chemins de fer du Midi.

En dehors de ces rattachements divers qui ne comprennent que des canaux de second ordre (sauf les canaux concédés à la ville de Paris et à la Compagnie du Midi), les grands canaux de navigation forment un service spécial divisé en 16 sections et 43 arrondissements. Ils sont ainsi répartis entre les diverses inspections:

3e Inspection: Saint-Quentin, Oise (canal de Mons à Condé, canal de Saint-Quentin, canal latéral à l'Oise ; rivières canalisées de l'Oise, de l'Escaut et de la Sambre ; canal de Neuf-fossé; canal de la Sambre à l'Oise) ; étude d'un canal du Nord sur Paris; 1 section, 6 arrondissements;

4e Inspection: Canal de l'Est, canal de la Marne au Rhin, canal de la Haute-Marne, canal de Saint-Dizier, canal de la Marne à la Saône ; Moselle canalisée ; 4 sections, 11 arrondissements;

5e Inspection: Canal de Bourgogne, canal du Centre, canal de Montbéliard à la Haute-Saône, canal du Nivernais, canal du Rhône au Rhin; 5 sections, 10 arrondissements ;

6e Inspection: Étude du canal de jonction de la Loire au Rhône; 1 section, 3 arrondissements ;

9e Inspection: Canal du Rhône à Cette; 1 section, 2 arrondissements;

12e Inspection: Nantes-Brest (canal de Nantes à Brest, canal du Blavet, canalisation du Brivet et de la Vilaine); 2 sections, 6 arrondissements ;

14e Inspection: Canal du Berry, canal d'Orléans, canal de Briare, canal du Loing; étude de questions relatives aux canaux de l'Orléanais; 2 sections, 5 arrondissements.

A la tête de chaque section est un ingénieur en chef de 2e ou de 1re classe et quelquefois un ingénieur ordinaire de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur en chef. A la tête de

chaque arrondissement est un ingénieurs ordinaire de 3e, 2e ou 1re classe ou un conducteur faisant fonction d'ingénieur ordinaire. D'après l'*Annuaire* de 1896, sur 43 arrondissements, nous en trouvons 13, soit 30 0/0, dirigés par des conducteurs ainsi répartis :

Sous-Ingénieurs	8
Conducteurs principaux	3
— de 1re classe	1
— de 2e classe	1

Chaque arrondissement est encore ici divisé en subdivisions de conducteurs de la même manière et dans les mêmes conditions que pour les deux Services précédents. Nous en donnons le nombre par section d'après l'*Annuaire* de 1896 dans le tableau ci-après :

Section du Berry : 3 arrondissements ; 9 subdivisions.

Section de la Bourgogne : 2 arrondissements ; 8 subdivisions.

Section du Centre : 2 arrondissements ; 6 subdivisions.

1re Section du canal de l'Est : 3 arrondissements ; 12 subdivisions.

2e Section du canal de l'Est : 3 arrondissements ; 15 subdivisions.

3e Section du canal de l'Est : 1 arrondissement ; 5 subdivisions.

Section de la Loire-Rhône : 3 arrondissements ; 2 subdivisions.

Section de la Haute-Marne : 4 arrondissements ; 12 subdivisions.

Section de la Haute-Saône : 2 arrondissements ; 4 subdivisions.

1re Section de Nantes-Brest : 2 arrondissements ; 3 subdivisions.

2e Section de Nantes-Brest : 4 arrondissements ; 12 subdivisions.

Section du Nivernais : 2 arrondissements ; 9 subdivisions.

Section d'Orléans : 2 arrondissements ; 8 subdivisions.

Section de Rhône-Cette : 2 arrondissements ; 4 subdivisions.

Section de Rhône-Rhin ; 2 arrondissements ; 7 subdivisions.

Section de Saint-Quentin-Oise : 6 arrondissements ; 24 subdivisions.

A la tête de chaque subdivision est, en général, un conducteur; mais, dans les subdivisions peu importantes, le conducteur est souvent le même que celui du Service général ou du Service des Rivières qui cumule toutes les fonctions. Par contre, dans les subdivisions importantes, il peut y avoir non seulement un conducteur spécial pour le Service des Canaux, mais même plusieurs, comme, par exemple, pour la subdivision de Saint-Seine dans la Haute-Marne qui en a quatre.

Nous ne revenons pas sur les fonctions qui incombent aux ingénieurs et aux conducteurs dans le Service des Canaux. Elles sont à peu près les mêmes que dans le Service des Rivières au point de vue administratif et au point de vue des contraventions. Elles sont seulement un peu plus importantes au point de vue technique à cause des ouvrages d'art à construire, à réparer ou à entretenir.

Le personnel des Bureaux est toujours formé par les commis des six classes. Souvent, comme dans le Service des Rivières, c'est l'ingénieur ordinaire et l'ingénieur en chef du Service général qui ont le Service des Canaux passant dans leur département, mais alors leur personnel est augmenté d'un certain nombre de conducteurs et de commis qui constituent le personnel spécial de la Navigation.

A côté de ces deux Services des Rivières et des Canaux se place un autre service spécial au bassin de la Seine, service technique et d'ailleurs bien moins important, celui de l'*Inspection des Ports de la Navigation intérieure.*

Le décret du 21 août 1852, récemment étendu et modifié par l'arrêté ministériel du 6 mars 1890, a divisé les ports publics de la navigation intérieure en deux classes, ceux qui sont spécialement affectés au commerce du bois et du charbon de bois, et ceux qui n'y sont pas affectés. Ceux de la première classe sont soumis à tous les règlements des tarifs du décret de 1852, et ceux de la deuxième classe sont seulement astreints aux règlements généraux et locaux de police de la

navigation. Le service de ces ports intérieurs est confié à des employés secondaires appelés *gardes-ports*. Ces employés sont pris en totalité parmi les sous-officiers remplissant les conditions exigées par l'article 14 de la loi du 18 mars 1889 et, à défaut d'un nombre suffisant de militaires, parmi les mariniers ayant une instruction primaire et sachant rédiger un procès-verbal. Ces gardes-ports sont répartis en 6 inspections :

1re Inspection de Troyes : Aube, Seine au-dessus de Montereau, et canal de la Haute-Seine ;

2e Inspection de Clamecy : canal du Nivernais, de Decize à Auxerre ; Yonne au-dessus d'Auxerre et la Cure ;

3e Inspection de Joigny : canal de Bourgogne et Yonne, d'Auxerre à Montereau ;

4e Inspection de Montargis : canal d'Orléans, canal de Briare, canal du Loing, Seine, de Montereau à Choisy-le-Roi ;

5e Inspection de Château-Thierry : canal de la Marne au Rhin, Marne, canal de la Haute-Marne, canal de l'Aisne à la Marne, canal latéral à la Marne, Grand-Morin.

6e Inspection de Compiègne : Ourcq et canal de l'Ourcq, canal de la Sambre à l'Oise, Oise, et canal latéral à l'Oise, Aisne et canal latéral à l'Aisne, Seine, du Pecq à Poissy.

A la tête de chaque inspection est un inspecteur. Ces *inspecteurs de la Navigation* sont pris en totalité parmi les sous-officiers remplissant les conditions exigées par l'article 14 de la loi du 18 mars 1889 et, à défaut de militaires, parmi les candidats (de préférence mariniers) satisfaisant à un examen dont les principales épreuves sont :

Une dictée et une rédaction sur un sujet administratif (ville de Paris) ;

Arithmétique élémentaire et système métrique, proportions ;

Interrogations orales sur la géographie de la France et le régime des cours d'eau ;

Notions élémentaires sur le droit administratif concernant la police et la navigation des rivières, des canaux, des ports dans le ressort de la préfecture de police ;

Notions élémentaires sur les machines à vapeur.

Un inspecteur principal est à la tête de tout le Service. Le personnel dépend des ingénieurs ordinaires, en ce qui concerne la police des ports, et de l'inspecteur principal en ce qui concerne les opérations commerciales.

c. Service des ports maritimes. — Le Service des Ports maritimes ne s'étend qu'aux ports de commerce, les ports militaires rentrant dans les Services de la Marine. Il comprend l'ensemble des travaux d'amélioration des ports, l'installation, la réparation et l'entretien des phares et balises, la surveillance et la police des ports, la délimitation des rivages, etc. Le Service est divisé en 26 sections et 56 arrondissements répartis entre les 15 inspections de la manière suivante :

2e Inspection : Ports de commerce, phares et balises du Calvados, de la Seine-Inférieure et de la Somme; canal de Tancarville au Havre; exécution des grands travaux de Dieppe et du Tréport; 4 sections, 10 arrondissements.

3e Inspection : Ports de commerce, phares et balises du Nord et du Pas-de-Calais; 2 sections, 5 arrondissements.

8e Inspection : Ports de commerce, phares et balises des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône, de la Corse et du Var ; canal Saint-Louis ; 4 sections, 9 arrondissements.

9e Inspection : Ports de commerce, phares et balises de l'Aude, du Gard, de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales ; service hydraulique maritime de l'Hérault; port de Port-Vendres; 3 sections, 4 arrondissements.

10e Inspection : Ports de commerce, phares et balises de la Gironde, des Landes et des Basses-Pyrénées; navigation de la Gironde et de la Garonne, depuis Castets ; navigation de la Dordogne depuis la Lidoire; travaux de la pointe de Grave et du bassin d'Arcachon; bassin à flot de Bordeaux; navigation de l'Adour entre Bayonne et Saint-Sever, de la Nive, de l'Ardanavy, de l'Aran, de la Bidouze, du Lihoury, de la Nivelle, de la Bidassoa, des gaves réunis, de la Midouze, du Luy et du Vieux-Boucau; 2 sections, 7 arrondissements;

11e Inspection : Ports de commerce, phares et balises de la Charente-Inférieure et de la Vendée; canal de Marans à La

Rochelle et au Brault; port de Marans; Sèvre maritime; 3 sections, 4 arrondissements.

12e Inspection : Ports de commerce, phares et balises des Côtes-du-Nord, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure et du Morbihan; canal d'Ille-et-Rance ; navigation de la Vilaine, de Cesson à l'écluse de Malon et au port de Redon ; Rance maritime depuis Dinan ; étude et travaux relatifs à l'amélioration des Étiers de Méans et du Dain; 5 sections, 11 arrondissements;

13e Inspection : Ports de commerce, phares et balises de la Manche ; rivières et canaux de la Manche; desséchements; baies du mont Saint-Michel et des Veys ; 1 section, 3 arrondissements ;

15e Inspection : Ports maritimes, phares et balises des départements d'Algérie ; construction du port de Philippeville ; 3 sections, 5 arrondissements.

A la tête de chaque section est un ingénieur en chef de 1re ou 2e classe. A la tête de chaque arrondissement un ingénieur ordinaire de 3e, 2e ou 1re classe, et quelquefois un conducteur faisant fonctions d'ingénieur. Cependant, dans le Service des Ports maritimes, l'*Annuaire* de 1896 ne nous permet de relever qu'une très faible proportion de conducteurs placés à la tête d'un arrondissement, environ 6 sur 56 arrondissements, soit moins de 1/10, savoir :

Sous-ingénieurs..	5
Conducteur de 1re classe.............................	1

De plus, ce Service est presque entièrement assuré par les ingénieurs en chef et ordinaires du service général des départements. Ainsi nous ne constatons des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires nouveaux et spécialement nommés pour ce service que dans les départements des ports maritimes importants : Bouches-du-Rhône, Charente-Inférieure, Gironde, Landes et Basses-Pyrénées, Nord, Pas-de-Calais, Seine-Inférieure. Le service des bureaux est toujours assuré par des commis.

Les arrondissements sont divisés ici aussi en subdivisions

de conducteurs dont nous donnons le nombre par section dans le tableau ci-dessous d'après l'*Annuaire* de 1896 :

Section des Alpes-Maritimes : 1 arrondissement; 3 subdivisions ;

Section de l'Aude : 1 arrondissement; 1 subdivision ;

Section des Bouches-du-Rhône: 2 arrondissements; 10 subdivisions ;

Section du Calvados : 3 arrondissements; 10 subdivisions ;

1re Section de la Charente-Inférieure: 3 arrondissements; 17 subdivisions ;

2e Section de la Charente-Inférieure : 1 arrondissement; 1 subdivision ;

Section de la Corse : 4 arrondissements; 16 subdivisions;

Section des Côtes-du-Nord : 2 arrondissements; 18 subdivisions ;

Section du Finistère : 4 arrondissements; 20 subdivisions;

Section de la Gironde : 4 arrondissements; 24 subdivisions;

Section de l'Hérault : 2 arrondissements ; 7 subdivisions;

Section de l'Ille-et-Vilaine : 2 arrondissements, 9 subdivisions;

Section des Landes-Basses-Pyrénées: 3 arrondissements; 10 subdivisions;

Section de la Loire-Inférieure : 1 arrondissement; 7 subdivisions;

Section de la Manche: 3 arrondissements; 13 subdivisions;

Section du Morbihan: 2 arrondissements ; 7 subdivisions;

Section du Nord : 3 arrondissements; 10 subdivisions;

Section du Pas-de-Calais : 2 arrondissements ; 12 subdivisions;

Section des Pyrénées-Orientales: 1 arrondissement; 3 subdivisions;

1re Section de la Seine-Inférieure : 4 arrondissements; 18 subdivisions;

2e Section de la Seine-Inférieure : 2 arrondissements ; 6 subdivisions ;

Section de la Somme : 1 arrondissement; 1 subdivision;

Section du Var : 2 arrondissements; 5 subdivisions ;

Section de la Vendée : 1 arrondissement; 7 subdivisions.

A la tête de chaque subdivision est, en général, un conducteur. Mais, comme pour le Service des Rivières et des Canaux, tantôt ce conducteur est celui du Service général, si la subdivision est peu importante; tantôt il est spécialement attaché, au contraire, au Service des Ports maritimes si elle est plus importante ; tantôt, enfin, il y en a plusieurs dans la même subdivision, quand elle est très importante (subdivisions du Havre, de Saint-Nazaire, de Bordeaux, de Marseille, etc.).

La surveillance et la police des ports sont assurées par un personnel spécial et nombreux, qui comprend aujourd'hui :

12	capitaines de port de	1re classe;
12	—	2e classe;
25	lieutenants de port de	1re classe;
28	—	2e classe;
60	maîtres de port de	1re classe;
47	—	2e classe;
70	—	3e classe;
80	—	4e classe.

Au total, 334 agents supérieurs pour la surveillance et la police de 26 sections maritimes.

Le décret du 27 janvier 1876 a ainsi spécifié les attributions de ces divers agents :

« Art. 12. — Les officiers et maîtres de port sont chargés de veiller à la propreté et à la sûreté matérielle des rades, des passes navigables, des ports, bassins, quais et autres ouvrages qui en font partie.

Ils exercent, en outre, la police sur les ports et toutes leurs dépendances ; ils l'exercent également sur les rades et dans les passes navigables, mais uniquement en ce qui concerne la propreté et la sûreté matérielle, ainsi que le placement des bouées, balises et feux flottants.

Ils sont assermentés devant le tribunal de première instance du lieu de leur résidence.

Art. 13. — Ils surveillent et contrôlent l'éclairage des phares et fanaux et les signaux, tant de jour que de nuit,

dans l'étendue des ports, rades et passes navigables à la surveillance desquels ils sont préposés.

Ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans les ports et dans les bassins ; ils fixent la place que ces navires doivent occuper.

Ils font ranger et amener, adressent et dirigent tous les mouvements.

Ils surveillent le lestage et le délestage et veillent notamment à ce que le lest soit pris ou déposé dans les lieux indiqués par l'ingénieur des Ponts et Chaussées sous les ordres immédiats duquel ils sont placés.

Ils prescrivent les mesures nécessaires pour que le lancement à la mer des navires de commerce s'effectue sans obstacle et sans accident ; ils surveillent les fumigations, le chauffage, le calfatage, le radant et la démolition des navires.

Ils veillent à l'extinction des feux, à l'enlèvement des poudres, aux débarquements et embarquements, ainsi qu'à la sûreté des navires et dirigent les secours qu'on va leur porter quand ils sont en danger, notamment en cas d'incendie.

Art. 14. — Quand un naufrage a lieu dans un port, dans une rade, ou dans une passe navigable, ils donnent les premiers ordres, mais ils font avertir sans retard l'autorité maritime et lui remettent, tout en continuant à la seconder, la direction du sauvetage.

Cependant, s'ils déclarent par écrit que le navire échoué forme écueil ou obstacle dans le port, à l'entrée du port, dans la rade ou dans la passe navigable, ils prennent eux-mêmes les mesures nécessaires pour faire disparaître l'écueil ou l'obstacle. Dans ce cas, une expédition de cette déclaration doit être remise à l'autorité maritime. »

L'organisation de ce corps des officiers de port a été réglée par le décret du 15 juillet 1854, et modifiée récemment par le décret du 27 mars 1890. Les officiers et maîtres de ports sont nommés par le Ministre des Travaux publics, après un concours public dont le programme est fixé par décret. Les candidats à l'emploi de capitaine de port doivent :

1° Avoir servi comme officiers dans la marine de l'État ;

2° Avoir le brevet de capitaine au long cours, et avoir, pendant cinq ans au moins, commandé un navire d'un minimum de 500 tonneaux de jauge légale, ou, en second, un navire d'au moins 2.000 tonneaux de jauge légale.

Les candidats à l'emploi de lieutenant de port doivent remplir l'une des conditions précédentes, ou avoir servi pendant quatre ans au moins comme maîtres de port de 1re classe.

Les candidats à l'emploi de maître de port doivent :

1° Avoir servi comme maître à bord des bâtiments de l'État et justifier de dix ans de navigation effective ;

2° Avoir commandé, au moins pendant cinq ans, comme maître au cabotage ;

3° Avoir cinq ans de service comme pilote breveté.

Les candidats doivent avoir trente ans au moins, et soixante ans au plus.

Enfin, au-dessous de ces agents, il y a tout un personnel d'agents inférieurs pris presque exclusivement, comme nous l'avons vu, parmi les anciens sous-officiers remplissant les conditions exigées par l'article 14 de la loi du 15 mars 1887, et parmi les anciens militaires satisfaisant aux conditions imposées par la loi du 15 juillet 1889 et désignés sous le nom générique d'*agents inférieurs de la Navigation*.

Ces agents, institués par le décret du 17 août 1853, après avoir été l'objet d'augmentations successives de classes et de traitements, ont été réorganisés par le décret du 17 août 1893. ils concourent, sous l'autorité des ingénieurs, conducteurs et commis des Ponts et Chaussées, à la surveillance de la police des fleuves, rivières, canaux et étangs (notamment en ce qui concerne la navigation et la pêche fluviale), ainsi qu'à la surveillance de la police des berges, rives et dépendances, des ports publics de navigation intérieure, etc. Ils recherchent et constatent les délits et contraventions dans la circonscription qui leur est assignée.

Ils se divisent en trois catégories principales :

Les agents de la navigation intérieure ;

Les agents des ports maritimes de commerce ;
Les agents du Service des Phares et Balises.

1° *Agents de la navigation intérieure.* — C'est l'ensemble des agents, qui, sous le nom de gardes de navigation, pontiers, éclusiers, barragistes, mécaniciens et auxiliaires, sont spécialement chargés de la surveillance et de la manœuvre des ouvrages placés sur les rivières et canaux. Les plus importants sont les gardes de navigation qui ont la direction des ouvriers et des manœuvres; ils sont divisés en cinq classes :

1re classe	1.000 fr.
2e classe	900
3e classe	800
4e classe	750
5e classe	700

Cette classification, comme on le voit, ne correspond qu'à une différence de traitement. Les gardes de navigation sont nommés par le Ministre des Travaux publics sur l'avis du préfet et de l'ingénieur en chef. Pour être nommé garde de navigation, il faut remplir les conditions suivantes:

Être Français;

Avoir vingt-cinq ans au moins, et trente-cinq ans au plus;

N'être atteint d'aucune infirmité qui s'oppose à un service actif et journalier;

Être porteur d'un certificat de bonnes vie et mœurs;

Être en état de rédiger et d'écrire convenablement un procès-verbal, connaître l'arithmétique élémentaire et savoir faire des métrés élémentaires.

La limite d'âge peut être reculée pour les candidats qui justifient de services civils ou militaires admissibles pour la retraite d'un nombre d'années égal à celui des années des services antérieurs. En aucun cas, cependant, cette limite ne peut dépasser l'âge de quarante-cinq ans, sauf pour les gardes qui sont pris parmi les agents inférieurs de la navigation. Tous les gardes débutent par la 5e classe. Toutefois, les éclusiers et barragistes-chefs au traitement de 800 francs qui seraient nommés gardes seront placés immédiatement dans la 3e classe.

La promotion de grade d'une classe à l'autre est faite par le Ministre des Travaux publics, sur la proposition de l'ingénieur en chef et après avis du préfet et ne peut avoir lieu qu'après trois ans passés dans la classe immédiatement inférieure.

Les pontiers, éclusiers, barragistes, sont placés directement sous les ordres immédiats du garde de navigation et sous les ordres supérieurs des ingénieurs, conducteurs et commis des Ponts et Chaussées pour la manœuvre des ouvrages des rivières et canaux (écluses, barrages, ponts tournants, etc.). Ils sont divisés en cinq classes correspondant aux traitements suivants :

1re classe	600 fr.
2e classe	550
3e classe	500
4e classe	450
5e classe	400

En dehors des ouvrages dont ils ont spécialement la manœuvre, ils peuvent être chargés de la manœuvre d'ouvrages voisins moins importants et, dans ce cas, ils peuvent avoir un supplément de traitement. Quand plusieurs sont attachés à la manœuvre d'un même ouvrage très important, l'un d'eux a le titre de chef et reçoit un supplément de traitement de 100 francs.

Pour être nommés ils doivent remplir les mêmes conditions que les gardes de navigation. Leur nomination et leur avancement se font aussi de la même manière.

C'est le Ministre des Travaux publics qui fixe, sur la proposition de l'ingénieur en chef et sur l'avis du préfet et de l'inspecteur général, le nombre des agents attachés à chaque rivière ou canal et, pour chaque section de voie navigable, la classe par laquelle débute l'agent et la classe la plus élevée à laquelle il peut arriver dans cette section.

2° *Agents des ports maritimes de commerce.* — Ils sont, comme les précédents, chargés de la manœuvre des ouvrages des ports maritimes de commerce et sont soumis aux mêmes règles pour leur nomination, leur service, leur avancement, etc.

3° *Agents du Service des Phares et Balises.* — Ces agents concourent, chacun suivant les indications de la Commission, à l'entretien et au fonctionnement de l'éclairage et du balisage des côtes, ainsi qu'à la surveillance et à la protection des ouvrages à terre et à la mer, sous les ordres des ingénieurs, conducteurs et commis des Ponts et Chaussées.

Avec le développement que le progrès de la science a donné au mode d'éclairage des côtes, leurs fonctions sont devenues aujourd'hui fort importantes. Ils sont divisés en sept classes, qui correspondent aux traitements suivants :

Maître de phare	1.200 fr.
Gardien de phare de 1re classe	1.000
— de 2e classe	875
— de 3e classe	800
— de 4e classe	725
— de 5e classe	650
— de 6e classe	575

Ils sont soumis aux mêmes règles que les agents précédents pour leur nomination et leur avancement. En dehors de ces sept classes, il y a des gardiens, dits *hors classe*, qui sont nommés directement par le Ministre et qui sont pris : 1° parmi les officiers, marins et mousses des feux flottants et des bateaux baliseurs et, en général, parmi les agents soumis à l'inscription maritime ; 2° parmi les mécaniciens, chauffeurs, électriciens et ouvriers d'art ; 3° parmi des agents des deux sexes attachés à des établissements de peu d'importance. Ces derniers agents peuvent être transférés d'un établissement à un autre établissement du même Service par simple décision de l'ingénieur en chef.

C'est le Ministre des Travaux publics qui fixe, sur la proposition de l'ingénieur en chef, pour chacun des établissements des Services de l'Éclairage et du Balisage des côtes, le nombre des maîtres, gardiens classés et gardiens hors classe attachés à cet établissement ou à ce Service. Les émoluments des gardiens hors classe sont aussi fixés par le Ministre.

Ces agents doivent faire, outre le service de l'établissement auquel ils sont attachés, le service des autres établissements voisins. Quand ces derniers ont assez d'importance,

ils peuvent avoir de ce fait un supplément de traitement. Quand il y a plusieurs agents attachés au même établissement ou au même Service, il y en a un qui a le titre de chef et qui touche de ce fait un supplément de traitement.

En sus de leur traitement, ces agents ont des indemnités diverses de chauffage, de vivres de mer, de logement, de résidence, et autres subventions spéciales. Au point de vue des peines disciplinaires, des services détachés, des congés, etc., les agents inférieurs sont soumis à des règles analogues à celles qui régissent les autres agents de l'Administration.

III. Services divers. — Les Services divers comprennent tous les services qui ne rentrent pas dans le cadre du service général ou du service spécial, soit à cause de leur faible importance, soit à cause de leur nature tout exclusive. Le plus important est le *Service hydrométrique et d'Annonce des crues*, rattaché aux diverses inspections comme suit:

3e Inspection (1 section) : Partie française des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser;

4e Inspection (1 section): Bassin de la Meuse;

7e Inspection (11 sections): Bassin du Rhône, comprenant, en plus du bassin particulier du Rhône, les bassins suivants: le Doubs; la Saône; l'Arve; l'Ain; l'Isère; la Drôme; la Durance; l'Ardèche; les Gardons, la Cèze et le Vidourle; l'Hérault et l'Orb.

11e Inspection (14 sections): Bassins de la Garonne, de la Dordogne et de l'Adour, comprenant: le bassin particulier de la Garonne; les bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat; le bassin du Tarn; les bassins de la Dordogne, de la Dronne et de l'Isle; le bassin du Lot; celui de la Neste; les bassins de la Save, du Gers et de la Baïse; enfin, le bassin de l'Adour.

14e Inspection (9 sections): Bassins de la Loire; Allier; Cher; Indre, Vienne et Creuse; Bassin de l'Indre-et-Loire; Loire, Sarthe et Mayenne.

Ce service est consacré à l'étude et aux travaux concernant le régime général des bassins des grands fleuves et de leurs affluents. Il recherche aussi les mesures propres à prévenir les inondations et à en atténuer les désastreuses consé-

quences. Il est centralisé à Paris, où est le Service central du Bassin de la Seine, et où fonctionne la Commission permanente de l'Annonce des crues. Un inspecteur général de 1re classe est à la tête de ce service, et chaque section a à sa tête dans les départements un ingénieur en chef.

Les autres services divers sont :

Le Service du Nivellement de la France ;

Le Service des Phares et Balises ;

Le Service d'Expériences sur les Chaux, Ciments et Mortiers, qui a un service central à l'École des Ponts et Chaussées et trois services annexes aux trois ports de Boulogne-sur-Mer, de La Rochelle et de Marseille ;

Le Secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées ;

L'École des Ponts et Chaussées et ses annexes ;

L'Administration centrale des Travaux publics ;

Les Missions et Travaux scientifiques.

Le **service extraordinaire** comprend l'ensemble des travaux de grande importance et non permanents, qui sont exécutés avec les crédits inscrits annuellement au budget pour les travaux nouveaux. Ces travaux, tels qu'établissements de lignes de chemin de fer, construction de canaux, d'ouvrages de ports, etc., sont exécutés par des fonctionnaires du corps des Ponts et Chaussées, spécialement désignés à cet effet par le Ministre et sont destinés, après leur achèvement, à rentrer dans la catégorie du service ordinaire. Ce service peut être modifié chaque année par le ministre, suivant les besoins du moment et en raison des ressources votées dans le budget pour les travaux extraordinaires.

Enfin, le **service détaché** est, aux termes du décret du 1er février 1894, la situation dans laquelle se trouvent les ingénieurs, sous-ingénieurs, conducteurs et commis des Ponts et Chaussées, attachés, à titre individuel et personnel et sur la désignation du Ministre des Travaux publics, au service des autres départements ministériels, des Gouvernements étrangers, des départements, des communes, des Chambres de Commerce, des Syndicats institués par application de la loi du 16 septembre 1807, ou des Associations syndicales autorisées en vertu de la loi du 11 juin 1865. Les principaux ser-

vices dans lesquels on trouve du personnel des Ponts et Chaussées dans cette situation sont actuellement :

Le Service des Chemins de fer de l'État ;

Le Service colonial ;

Le Service de l'Hydraulique agricole ;

Le Service municipal de la ville de Paris ;

Le Service des Canaux du Midi ;

Les Services rattachés aux Ministères de la Guerre, de la Marine, du Commerce et de l'Industrie ;

Le Service vicinal des départements ;

Le Service municipal des villes importantes ;

Le Service du Conseil d'État ;

Divers Services en France et à l'Étranger.

Nous ne faisons pour le moment que citer ces services, car nous les retrouverons tous ultérieurement dans les chapitres suivants de notre étude et notamment dans la dernière partie que nous consacrons à tous les services qui ne rentrent pas dans les services d'intérêt général ou collectif ou qui ont un caractère trop spécial pour ne pas être étudiés à part.

Le Corps des Ponts et Chaussées dirige souvent des travaux qui ne dépendent pas du Ministère des Travaux publics, et qui ne sont pas exécutés pour le compte de l'État. Les ingénieurs qui dirigent ces travaux ont obtenu cependant de garder dans le Corps des Ponts et Chaussées leurs droits à l'avancement et à la retraite, grâce au décret du 30 octobre 1879, qui leur permet d'obtenir, au bout de cinq ans de services effectifs, un congé indéfiniment renouvelable. En outre, ils ont obtenu du Ministère des Travaux publics, à la date du 1er septembre 1880, que l'autorisation de diriger des travaux privés ne leur soit accordée que si les intéressés déclarent par avance renoncer à invoquer les articles 1792 et 2270 du Code civil relatifs à la responsabilité pécuniaire et décennale. Le tableau D de la loi du 30 juillet 1885 a, enfin, spécifié, en leur faveur, que les contestations relatives à leurs honoraires, dans la situation d'ingénieurs en congé, seraient réglées par la juridiction administrative, au lieu de la juridiction civile. Tous ces privilèges constituent pour les ingénieurs en congé une situation exceptionnelle, ayant

tous les avantages que les ingénieurs civils trouvent dans l'industrie privée, sans en avoir la responsabilité et les inconvénients. En outre, elle offre, dans bien des cas, l'inconvénient grave de mettre des Administrations libres et indépendantes sous la tutelle partielle de l'État, par le fait d'ingénieurs directeurs qui ont gardé toutes leurs attaches avec une Administration dont ils continuent, en réalité, de faire partie. Les inconvénients de ces privilèges ont été aperçus dans ces dernières années, et une Circulaire ministérielle récente a eu pour but de les atténuer et de les supprimer partiellement. Nous avons tenu ici à établir cette situation exceptionnelle, au point de vue administratif, d'*ingénieurs d'État en congé*, afin qu'on ne risque pas de la confondre avec la situation réglementaire et normale d'*ingénieurs en Services détachés*, dont beaucoup de personnes semblent ne pas la distinguer. Mais nous aurons l'occasion d'y revenir dans le chapitre que nous consacrons plus loin au Service des grandes Compagnies et Sociétés.

DEUXIÈME PARTIE

SERVICE DES MINES

CHAPITRE I

ÉTUDE HISTORIQUE

Quoique les Romains aient exploité les mines, comme le prouvent les galeries anciennes trouvées encore dans les recherches et les fouilles contemporaines, ils ne paraissent pas avoir compris toute l'importance des richesses du sous-sol dont on ne savait pas encore tirer grand parti. Aussi sous la République romaine et les premiers empereurs la notion de la propriété minière est assez confuse. Cependant c'est le principe de l'*accession* qui paraît dominer dans ces notions primitives, c'est-à-dire le principe d'après lequel la propriété du sous-sol ne se sépare pas de celle du sol. C'étaient alors généralement des colonies romaines qui exploitaient pour leur compte les mines de leurs terres. Mais bientôt vient se joindre à ce principe de l'accession le principe de la *domanialité*, c'est-à-dire le principe d'après lequel le sous-sol appartient de toute origine à l'État, et n'est exploité par le propriétaire du sol que par le fait d'une concession bénévole. Aussi, sous les derniers empereurs, nous assistons à un régime mixte. L'exploitant n'est pas toujours le propriétaire du sol, mais dans tous les cas il doit donner à l'État une redevance du dixième du revenu brut. S'il n'est pas le propriétaire du sol, il doit donner aussi à celui-ci le dixième du revenu brut. Dans ce régime apparaissent donc les premiers vestiges

de ce qui est aujourd'hui l'impôt sur les mines et la redevance tréfoncière. Néanmoins, nous n'avons sur ce Droit minier romain que des renseignements fort incertains d'autant plus que leur croyance à la reproduction des substances minérales rend forcément ce droit fort incorrect.

Pendant toute la période de chaos général qui suivit la chute de l'Empire romain, l'invasion des Barbares, et qui embrassa le moyen âge, l'exploitation des mines paraît complètement abandonnée, ou, du moins, les renseignements nous font complètement défaut, et il faut arriver au commencement du xve siècle pour voir apparaître quelques règlements sur la matière. Les lettres patentes de Charles VI, en 1413, signalent une redevance du dixième du revenu de l'exploitation due au Roy, mais l'exploitation paraît encore appartenir de droit au propriétaire du sol. L'ordonnance royale de Louis XI, en 1471, introduit une notion nouvelle; celle de la *concession des mines* donnée par l'État à qui il veut avec une préférence pour les propriétaires du sol sur les autres candidats. Pendant tout le xve siècle, les mines métalliques paraissent être les seules recherchées et exploitées. C'étaient, d'ailleurs, les seules que l'on sût utiliser encore. Mais avec le xvie siècle apparaissent les mines de combustibles. La déclaration royale de François Ier, en 1520, en fait mention. Les lettres patentes de Henri II, en 1548, et de Henri III, en 1580, concèdent le privilège de l'exploitation des mines à certains particuliers spécialement dénommés pour une durée très variable. Tantôt le privilège est exclusif avec une durée fort longue, tantôt il est donné en concurrence à plusieurs individus avec une durée fort courte. Mais la redevance au Roy du dixième est toujours fermement maintenue. Sous Henri IV et Sully, des édits importants sont promulgués sur la matière, notamment ceux de 1577 et de 1601. Le principe de la concession de droits régaliens paraît définitivement affermi et avoir pris place dans le Droit minier français de cette époque. De plus, nous assistons, pendant cette période, à un essai d'organisation pour établir le contrôle et la surveillance des exploitations et faire rentrer dans la caisse du Trésor royal cette redevance du dixième souvent négligée ou impayée jusqu'alors. Malheureusement cette

administration ne fut jamais bien constituée, et l'on ne peut même pas la considérer comme l'embryon de notre Service des Mines actuel. Il faut aussi noter la séparation totale faite à cette époque des mines de fer d'avec les autres mines. Cette séparation marquée par les règlements se maintiendra pendant deux siècles et ne prendra fin qu'avec le Droit minier contemporain. Elle est, sans doute, due à ce que les mines de fer eurent, dès cette époque, une plus grande valeur, bien que les procédés de fabrication de la fonte fussent encore très primitifs.

Sous Louis XIV et Colbert, les exploitations minières semblent prendre un certain développement concurremment avec l'extension des voies de communication et l'augmentation de prospérité du commerce et de l'industrie. Beaucoup de privilèges de concessions de mines sont accordés pendant cette période. Il faut citer notamment la concession de mines de houille donnée au duc de Nevers et au duc de Montausier (Arrêts du Conseil de 1692 et 1695), qui amena un conflit entre ces nobles et les exploitants de fait. L'arrêté de 1698 décida que le droit d'exploitation exclusif appartenait au duc d'Uzès, héritier du duc de Montausier, et débouta de leur plainte les propriétaires du sol. Au milieu du XVIIIe siècle, le contrôleur général des Finances, sous l'influence de Trudaine apporte une réglementation plus étroite aux droits d'exploitation. C'est alors que fut fondé le poste de *grand-maître des mines* dont le titulaire était le dispensateur suprême des concessions et sans l'autorisation duquel aucune exploitation n'était permise dans le royaume. En même temps qu'est maintenue la redevance royale apparaît, dès cette époque, d'une manière précise, la redevance due au propriétaire du sol, quand il ne devient pas le concessionnaire.

A la fin du XVIIIe siècle apparaît, enfin, la première réglementation qui fixe les prescriptions de police minière, au point de vue du travail des ouvriers et de la sécurité des habitations avoisinantes. Ce sont les deux arrêts du conseil de 1783. Ces arrêts furent, en même temps, le point de départ de l'organisation du Corps des Mines, par suite de la nécessité d'agents surveillants pour faire exécuter les règlements de police. L'établissement d'une École des Mines formant ces

agents fut décidé à cette époque, et on fut naturellement amené à prendre, pour cette école, une école déjà fondée par Sage, le 11 juin 1778, sous le nom d'*École publique et gratuite de Minéralogie et de Métallurgie docimatique*. Aux débuts on n'y créa que deux chaires : l'une de chimie, minéralogie et docimasie, et l'autre de physique, géométrie souterraine, hydraulique, percement de galeries, aérage et ventilation, construction de fourneaux.

La Constituante s'occupa activement du Droit minier français, parce qu'à cette époque l'exploitation minière commençait à prendre une grande extension et à devenir une des industries les plus importantes de tous les pays. La découverte de la machine à vapeur et les progrès si rapides de la métallurgie, ainsi que la création des chemins de fer ne devaient pas tarder à lui donner d'un seul coup un développement énorme, surtout pour les mines de combustibles. L'Assemblée Constituante, sous l'initiative de Mirabeau, réorganisa le Droit minier français. La loi du 28 juillet 1791 divisa les mines en deux parties :

Titre Ier. — Mines autres que le fer ;
Titre II. — Mines de fer et usines.

Elle posa en principe que les richesses du sous-sol appartenaient à la Nation, mais elle diminua cependant l'importance des droits régaliens en abandonnant les 100 premiers pieds du gîte aux propriétaires du sol. Tout le reste ne pouvait être exploité que par une concession donnée par la Nation après enquête des autorités administratives et sous le contrôle et la surveillance de la Nation. Dans l'obtention de cette concession, tout Français pouvait être candidat, mais la priorité appartenait d'abord au propriétaire du sol, ensuite à l'inventeur, c'est-à-dire à celui qui avait découvert le gîte. L'un et l'autre avaient, d'ailleurs, toujours le droit d'invoquer leurs titres pour rentrer en possession d'une concession qu'ils auraient refusée d'abord et laissé donner à un étranger.

La concession ne devait pas avoir plus de 12.000 hectares et n'était octroyée que pour cinq ans. Quand l'exploitation en était abandonnée pendant un an, sans raison valable, elle revenait au Domaine public et était reconcédée. Quant aux

mines de fer et usines, elles ne pouvaient être exploitées qu'avec une autorisation donnée après enquête par l'autorité départementale. Elles étaient données à la priorité. Cette loi fut complétée, d'ailleurs, par un arrêt du 3 nivôse an VI.

Peu de temps après, en 1794, deux événements importants amenèrent un changement considérable dans le Service des Mines. Ce fut :

1° La création de l'Agence des Mines, qui était l'embryon de la Commission actuelle des *Annales des Mines;*

2° La réorganisation de l'École nationale des Mines. L'arrêté du 27 septembre 1794 fixa les conditions du concours d'entrée pour les élèves des Mines de la République. Il faut noter surtout l'article 5 de cet arrêté qui disait : « L'examinateur s'attachera moins à faire juger le candidat selon les principes de tel ou tel ouvrage qu'à s'assurer de son intelligence. » C'est cette remarquable recommandation, encore observée aujourd'hui, qui a valu à cette École de former des hommes très distingués et remarquables non seulement au point de vue de la Science des Mines même, mais aussi au point de vue de toutes les sciences et de toutes les connaissances humaines. L'arrêt de la Convention du 22 octobre 1795 apporta encore à l'École des Mines de Paris une modification importante en instituant l'admission d'élèves externes dans des conditions analogues à leur admission à l'École des Ponts et Chaussées. Cette institution eut ici la même influence qu'elle avait eue là-bas. Elle stimula les professeurs par une classe plus nombreuse et plus variée, et excita l'émulation des élèves. L'influence a été d'autant plus favorable pour l'École des Mines que les ingénieurs d'État y ont toujours été bien moins nombreux qu'à l'École des Ponts et Chaussées.

La même année 1795, fut fondée l'École polytechnique, et fut consacré par le décret du 30 vendémiaire le recrutement des ingénieurs d'État des Mines dans cette École. A partir de ce moment, on peut dire que le Corps des Mines fut fondé sur les bases qu'il a encore aujourd'hui. On voit, par cet aperçu rapide que la création du Corps des Mines fut de date beaucoup plus récente que celle du Corps des Ponts et Chaussées et que, si l'ancien régime constitua ce dernier, c'est à la

première République que le premier est redevable de sa fondation. On peut donc assez raisonnablement conclure que ce ne sont pas les Gouvernements qui méritent la reconnaissance pour les institutions qu'ils établissent, mais que ces institutions naissent forcément et nécessairement quand leur besoin se fait sentir, comme un organe est la conséquence de sa fonction ; cela, quel que soit le mode de gouvernement, quelle que soit l'autorité législative ou exécutive, roi, parlement ou empereur.

L'École des Mines de Paris devait cependant subir encore de nombreuses vicissitudes avant d'arriver jusqu'à sa constitution actuelle. Un arrêté du Premier Consul, du 12 février 1802, la supprima et envoya les ingénieurs d'État s'instruire de la pratique de leur métier dans deux écoles d'application. L'une, à Geislautern, était plus spécialement destinée à l'étude des houilles et du fer ; l'autre, à Pezey, à l'étude des autres métaux. Quant à l'École des Mines même par laquelle passent les élèves avant d'aller à ces écoles d'application, elle était située à Moutiers. Mais ces écoles ne devaient pas avoir une longue vie, et il est, à cause de cela, inutile d'y insister. Peu de temps après, apparaissait la loi du 1er février 1810, la première loi complète que nous ayons eue sur les mines et celle qui a laissé le plus de traces dans notre Droit minier actuel.

La loi de 1810 reste muette sur la propriété minière en tant que propriété des richesses du sous-sol de toute origine. Cependant, d'après le système qu'elle a adopté, elle paraît établie sur le principe de la domanialité. Elle met, en effet, pour condition indispensable à toute exploitation, l'obtention d'une concession donnée par l'État. Mais elle divise les substances minérales en trois catégories :

Substances concessibles ;

Substances non concessibles ;

Substances non concessibles, mais assujetties à certaines servitudes des substances concessibles.

L'exploitation de chacune de ces trois catégories de substances donne ainsi naissance à trois sortes de mines :

Les mines proprement dites;
Les carrières;
Les minières.

Les substances concessibles énumérées limitativement par la loi de 1810 comprennent la plupart de celles qui ont la plus grande valeur industrielle et dont l'extraction a pris le plus de développement. On peut dire que la concession s'applique à la grande généralité des substances minérales aujourd'hui exploitées. Cette concession n'est donnée que par l'État sur l'enquête faite par l'Administration, qui a toute latitude pour la faire accorder ou la faire refuser. C'est l'État qui choisit le concessionnaire, qui le nomme par un acte dit *acte de concession*, que l'État seul peut lui retirer. Cette concession est soumise, d'ailleurs, à certaines servitudes dont les principales sont:

1° *Redevance tréfoncière*, c'est-à-dire indemnité donnée au propriétaire du sol, s'il n'est pas lui-même le concessionnaire;
2° *Impôts divers* dus non seulement par le fait de la possession d'un immeuble terrien, mais aussi par le fait de la possession d'une mine;
3° *Indemnité à l'inventeur*, c'est-à-dire à celui qui a découvert le gîte et fait les travaux de recherches;
4° *Surveillance constante de l'exploitation* par les préfets et les ingénieurs des mines, tant au point de vue de la sécurité des habitants voisins et des habitants de la surface qu'au point de vue du travail spécialement dangereux des ouvriers mineurs.

Moyennant ces servitudes, la concession devient une propriété *sui generis* ayant tous les avantages et toute la fixité d'une propriété immobilière.

La loi de 1810 avait également réglementé l'exploitation des usines métallurgiques qui ne pouvaient être fondées et modifiées que par une permission délivrée par l'Administration dans les mêmes conditions qu'un acte de concession.

Grâce à cette loi qui supprimait la précarité des anciennes concessions minières et grâce aussi au développement incessant de l'extraction des houilles devenues le *pain industriel*,

l'industrie minière et l'industrie métallurgique prirent, dès cette époque, en France, une extension considérable. Des décrets du 18 novembre 1810, de 1812 et de janvier 1813 complétèrent la loi, notamment au point de vue de la police des mines. A la suite des événements de 1814, les écoles pratiques de Geislautern et de Pezey disparurent et, le 2 août 1816, la Restauration créa dans le bassin minier de Saint-Étienne l'École de Saint-Étienne. Peu de temps après, fut reconstituée l'École Nationale supérieure des Mines de Paris sur de nouvelles bases.

La loi de 1810 fut assez vivement attaquée, après son apparition ; mais elle ne subit pas de modification importante avant 1838. A ce moment, les découvertes des grands gisements de sel gemme de la Lorraine furent la cause d'un remaniement du Droit minier, et ces mines de sel furent l'objet d'une législation spéciale. La loi du 27 avril 1838 modifia également sur certains points la loi minière générale, car elle fixa des règles nouvelles relatives au cas des mines inondées par les eaux et devenues ainsi inexploitables, et fit entrer dans notre Droit minier le principe du retrait éventuel des concessions de mines.

Dix ans après, en 1848, de nouveaux projets de loi furent préparés par l'Administration. Un arrêté du 17 avril 1849 étendit l'enseignement de l'École nationale supérieure des Mines et y créa de nouveaux cours. Le décret impérial du 24 décembre 1851 réorganisa le Corps des Mines sur des bases nouvelles, qui sont à peu près celles de l'organisation actuelle. Un autre arrêté du 15 septembre 1856 réorganisa l'administration et les règlements intérieurs de l'École. Enfin, la loi de 1866, résultat de tous les projets élaborés, chercha à donner aux usines métallurgiques plus de liberté pour leur permettre de se développer et de lutter plus efficacement contre la concurrence étrangère. Cette loi réduisit à 79 les 96 articles de la loi de 1810 ; supprima les servitudes des usines métallurgiques et assimila le sel et le fer aux autres substances concessibles. Enfin, une nouvelle loi, du 10 juillet 1880, modifia encore quelques articles de la loi de 1810, notamment en ce qui concerne la police des mines et l'exploitation des minerais de fer.

C'est, en somme, sous le régime de la loi de 1810, modifiée par les lois de 1866 et de 1880, que nous vivons aujourd'hui. Ce sont ces lois qui limitent les pouvoirs de l'Administration et fixent les règlements d'exploitation dont le Service des Mines a la charge de surveillance et de contrôle. Mais notre Code minier est fort imparfait. Avec les développements pris par nos industries minières, les anciens articles de la loi de 1810 sont d'une application difficile et souvent insuffisante. Les questions du travail minier ont pris une importance qu'elles n'avaient pas autrefois, et à ce sujet la police minière est à réorganiser. Enfin, au point de vue même de l'exploitation, l'État n'est pas suffisamment armé contre les concessionnaires qui ne font pas valoir leurs concessions et qui laissent ainsi dormir des sources souvent considérables de richesses.

Aussi une Commission extra-parlementaire s'est formée dernièrement pour étudier ces questions délicates. Elle a pour but, par des visites dans les différents centres miniers français, de se rendre compte des réformes qui s'imposent, tant au point de vue de l'institution des concessions que du travail des ouvriers mineurs.

Le projet de loi qu'elle doit déposer devant les Chambres sera probablement une refonte complète de notre Droit minier, mieux approprié aux nouvelles exigences de notre société contemporaine.

CHAPITRE II

ORGANISATION DU PERSONNEL

Nous avons déjà vu, à propos de la constitution de l'Administration centrale des Ponts et Chaussées, comment le décret du 25 mai 1791 avait placé dans les attributions du Ministre de l'Intérieur, en même temps que les Ponts et Chaussées, « le maintien et l'exécution des lois touchant les mines, minières et carrières ». Le décret suivant du 18 juillet 1791 sépara les Mines des Ponts et Chaussées en deux divisions distinctes, et les décrets du 7 août et du 7 novembre 1810 érigèrent la division des Mines en direction, comme l'avait fait le décret du 7 fructidor an XII pour les Ponts et Chaussées. Dans la suite, les deux services restèrent toujours distincts, tout en continuant à appartenir au même Ministère. Après toutes les vicissitudes déjà mentionnées plus haut que subit notre Ministère des Travaux publics, nous sommes arrivés par le décret du 17 juillet 1869 à l'organisation actuelle.

Le Service des Mines appartient, comme le Service des Ponts et Chaussées à la deuxième direction du Ministère des Travaux publics dite : *Direction des Routes, de la Navigation et des Mines.* Mais il fait l'objet d'une division spéciale qui vient après celle des Ponts et Chaussées et celle de la Navigation et s'appelle : *Division des Mines.* Cette division comprend deux bureaux :

Le premier bureau est composé d'un chef de bureau, d'un sous-chef, de trois rédacteurs et d'un dessinateur. Il s'occupe des recherches et concessions de mines, de la surveillance des mines, minières, tourbières et carrières, de canaux, galeries d'épuisement et de circulation, du contrôle de la cons-

truction et de l'exploitation des chemins de fer miniers, du contrôle de l'exploitation des chemins de fer industriels, de la recherche, du captage, de l'aménagement et de la conservation des sources minérales, des cartes géologiques et agronomiques, des laboratoires de chimie pour l'analyse des substances minérales et des engrais industriels, de l'examen des inventions se rapportant à l'industrie minérale et métallurgique, des redevances des mines, des topographies souterraines, des machines et appareils à vapeur, de la surveillance de la navigation maritime et fluviale à vapeur, des *Annales des Mines*;

Le second bureau est composé d'un chef de bureau, d'un sous-chef, d'un rédacteur, d'un expéditionnaire et d'un commis des Mines.

Il s'occupe de réunir et de condenser tous les documents statistiques et économiques sur les mines, minières, carrières et tourbières, sur les salines, sur le personnel ouvrier des mines et des carrières, sur les accidents arrivés dans les mines et autres exploitations minérales, sur les sources d'eaux minérales autorisées, sur les usines à fer et sur les autres usines métallurgiques, sur les huiles minérales et les asphaltes, sur les machines à vapeur fixes ou locomobiles, sur les locomotives et les bateaux à vapeur, sur les accidents dus à l'emploi de la vapeur. Il possède aussi dans ses attributions: l'importation, l'exportation et la consommation des matières minérales et des substances métallurgiques, les renseignements sur l'industrie minière des colonies et les extraits des statistiques minérales étrangères, la publication des statistiques annuelles et semestrielles, la préparation et la publication de cartes et tableaux graphiques concernant l'industrie minérale et les appareils à vapeur.

A côté de cette Administration centrale, siège un conseil permanent qui joue, vis-à-vis du Ministre des Travaux publics, au point de vue du Service des Mines, le même rôle que le Conseil général des Ponts et Chaussées, au point de vue du Service des Ponts et Chaussées. C'est le *Conseil général des Mines*. Il fut institué par le décret du 18 novembre 1810, mais sa composition a été successivement modifiée par des décrets successifs et par l'arrêté récent du 10 mars 1892.

Actuellement il se compose :

Du Ministre des Travaux publics, président ;

Du directeur du Personnel et de la Comptabilité ;

Du directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère ;

De 4 inspecteurs généraux de 1re classe, dont 1 est pris pour vice-président ;

De 6 inspecteurs généraux de 2e classe ;

De 1 ingénieur en chef de 1re classe, secrétaire du Conseil.

Le directeur des Chemins de fer au Ministère siège avec voix délibérative pour les seules affaires concernant son service.

Un ingénieur ordinaire de 3e ou de 2e classe est attaché au secrétariat du Conseil en qualité de secrétaire-adjoint.

Le décret organique de 1810 détermine ainsi les attributions du Conseil dans son article 46 : « Le Conseil général des Mines donnera son avis sur les demandes en concession, sur les travaux d'art auxquels il conviendra d'assujettir les concessionnaires comme conditions de la concession, sur les reprises des travaux, sur l'utilité ou les inconvénients des partages de concessions, sur le perfectionnement des procédés de l'art et sur tous les autres sujets pour lesquels il sera jugé utile au service de connaître l'opinion du Conseil. Le Conseil général des Mines sera nécessairement consulté sur les questions contentieuses qui devront être décidées par notre Ministre de l'Intérieur ou portées au Conseil d'État[1]. »

Dans ce dernier cas, son avis, signé de la majorité des membres, sera joint au rapport soumis au Conseil d'État, ce qui veut dire que le Conseil d'État a une juridiction propre en matière contentieuse.

Le Conseil se réunit une fois par semaine, et pour la préparation des projets et des affaires il y a un bureau spécial

[1] La loi récente du 2 novembre 1892 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels a donné au Conseil général des Mines une nouvelle attribution, celle d'émettre son avis sur tout ce qui concerne les règlements des travaux souterrains pour les enfants employés dans les mines.

dit Bureau du Secrétariat du Conseil, qui est composé d'un chef de bureau, d'un expéditionnaire et de trois conducteurs des Ponts et Chaussées.

Outre le Conseil général des Mines, il existe auprès de l'Administration centrale un certain nombre de Commissions permanentes destinées à faire des recherches ou des études sur les sujets les plus importants au point de vue de l'art des mines. Ce sont:

1° La *Commission du Grisou*, composée : de 5 inspecteurs généraux des Mines dont 1 président ; de 1 ingénieur en chef des Poudres et Salpêtres ; de 3 ingénieurs en chef des Mines ; de 2 ingénieurs ordinaires des Mines, dont 1 secrétaire ;

2° La *Commission chargée d'examiner et coordonner les renseignements statistiques sur l'industrie minérale et les appareils à vapeur*, composée : de 2 inspecteurs généraux, dont l'un président, et l'autre secrétaire ; du chef de la division des Mines au Ministère ; de l'ingénieur en chef, secrétaire du Conseil général des Mines ; d'un chef de bureau du Ministère, secrétaire adjoint ;

3° La *Commission centrale des Machines à vapeur*, composée de 7 inspecteurs généraux des Mines dont 1 président ; des 2 ingénieurs professeurs du cours de Machines à vapeur aux Écoles des Mines et des Ponts et Chaussées ; de 2 ingénieurs en chef des Mines, de l'ingénieur ordinaire des Mines, secrétaire-rapporteur ; de 8 autres membres pris parmi les hommes les plus compétents dans la matière, ingénieurs civils, ingénieurs des chemins de fer, constructeurs de machines à vapeur, présidents des Chambres syndicales des mécaniciens, chaudronniers et fondeurs, ingénieurs des constructions navales, ingénieurs des manufactures de l'État.

Un contrôleur principal des mines est attaché au secrétariat comme secrétaire adjoint.

4° La *Commission spéciale de la Carte géologique détaillée de la France et de la carte géologique de l'Algérie*, composée : du directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère ; du directeur du Service de la carte géologique détaillée qui assiste aux séances, mais n'a que voix consultative ; de 6 inspecteurs généraux des Mines, dont 1 président ; des pro-

fesseurs de géologie à l'École des Ponts et Chaussées, des Mines et à la Faculté des Sciences de Paris, dont 1 secrétaire; de 3 autres membres pris parmi les hommes les plus compétents en géographie géologique, membres de l'Institut, professeurs de l'Université, ingénieurs ;

5° La *Commission des « Annales des Mines »*, composée : du directeur des Routes, de la Navigation et des Mines; du directeur du Personnel et de la Comptabilité; des membres du Conseil général des Mines, dont 1 inspecteur général, président; de 4 autres inspecteurs généraux des Mines de 6 ingénieurs en chef des Mines, dont 1 secrétaire ; de 3 ingénieurs ordinaires des Mines.

Telle est l'Administration centrale avec ses annexes, qui a pour but de centraliser toutes les affaires, d'examiner en dernier lieu la valeur des demandes en concessions de mines, et de donner son avis définitif sur toutes les questions qui touchent à l'exploitation des richesses minières. Le personnel de cette Administration centrale est tout entier recruté, comme celui de l'Administration centrale des Ponts et Chaussées, en dehors du Corps même des Mines et, comme dans tous les autres Ministères, c'est un personnel reçu par des concours dans lesquels les connaissances administratives sont plus importantes que les connaissances techniques relatives au Service même.

Quant au personnel même qui, dans les départements et les diverses circonscriptions en lesquelles se subdivise le territoire français au point de vue du Service des Mines, est chargé de la surveillance de l'exploitation, il comprend actuellement, d'après l'*Annuaire* de 1896 :

6	inspecteurs généraux de 1re classe...........	4[1]
7	— de 2e classe...........	6
20	ingénieurs en chef de 1re classe.............	16
14	— de 2e classe.............	14
22	ingénieurs ordinaires de 1re classe..........	13
20	— de 2e classe...........	16
12	— de 3e classe..........	11

[1] Ces chiffres sont ceux portés sur le projet du budget de 1897.

34	Contrôleurs	principaux	30
39	—	de 1re classe	30
32	—	de 2e classe	30
30	—	de 3e classe	30
38	—	de 4e classe	30

1 Commis principal, 2 de 1re classe, 11 de 2e, 8 de 3e, et 12 de 4e classe ;

Au total, environ 300 fonctionnaires.

Ce chiffre, bien faible en comparaison de celui du personnel des Ponts et Chaussées, est cependant suffisant pour le service qui incombe au personnel des Mines, puisque ce n'est jusqu'à aujourd'hui qu'un service de contrôle dans un pays qui ne possède que peu d'exploitations minières, vu l'étendue de son territoire.

Comment est recruté ce personnel ? De deux manières; exclusivement par l'École polytechnique et l'École Nationale supérieure des Mines, pour les ingénieurs des Mines; par le concours direct ou par les écoles secondaires des Mines, pour les contrôleurs.

I. **Ingénieurs.** — Le Service des Mines est aujourd'hui le plus recherché de tous les services d'État, de sorte que ce sont les premiers élèves de l'École polytechnique qui choisissent la carrière d'ingénieur des Mines ; mais le nombre des places est toujours fort restreint et ne dépasse pas deux à trois par an. Les deux à trois premiers élèves sortant de l'École polytechnique entrent donc à l'École supérieure des Mines comme élèves-ingénieurs et y restent trois ans. Les élèves externes, admis à suivre avec eux les cours de l'École, doivent, comme pour les Ponts et Chaussées, passer par une année de cours, dits cours préparatoires, où ils sont directement reçus par concours. Ces cours ont pour objet de donner aux élèves externes les connaissances générales indispensables que leurs camarades ont acquises à l'École polytechnique et qui leur permettent de suivre avec fruit les cours spéciaux de l'École. Ces cours préparatoires portent sur :

La mécanique;

L'analyse et la géométrie descriptive ;

La physique;
La chimie générale.

Après l'année de cours préparatoires, les élèves externes qui ont passé les examens de fin d'année avec une moyenne suffisante, entrent directement dans les cours spéciaux et sont placés en tête de la liste par rang de sortie. On admet également directement dans les cours spéciaux et dans la mesure des places disponibles, dont le nombre est limité par le Ministre, les anciens élèves de l'École polytechnique, sortis avec une moyenne suffisante dans les places militaires et démissionnaires. L'enseignement spécial porte sur les connaissances générales suivantes :

Langue allemande ou anglaise :
Travaux graphiques ;
Économie industrielle ;
Législation ;
Géologie générale ;
Chimie industrielle.

Et sur les connaissances spéciales suivantes :

Exploitation des mines ;
Métallurgie ;
Analyse minérale ;
Minéralogie ;
Paléontologie ;
Géologie appliquée ;
Machines ;
Chemins de fer ;
Construction ;
Électricité industrielle ;
Pétrographie ;
Topographie ;
Artillerie.

Les élèves externes sortent avec le diplôme d'ingénieur civil des Mines ; les élèves-ingénieurs sortent avec le grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe. Le décret du 18 juillet 1890, complété par l'arrêté du 21 juillet 1890, a réorganisé le régime

intérieur de l'École et réglé les différentes dispositions relatives à l'enseignement et à la discipline. L'Administration de l'École se compose actuellement :

D'un inspecteur général de 1re classe, directeur ;
D'un inspecteur général de 2e classe, inspecteur ;
D'un laboratoire, dont le professeur d'analyse minérale est le directeur, le professeur de chimie industrielle ; le directeur adjoint ; et un ingénieur civil des Mines, le chef des travaux chimiques.
D'un bureau d'essai pour les substances minérales, dont le professeur d'analyse minérale est le directeur ; le professeur de chimie industrielle, le directeur adjoint, et dont les travaux sont faits par deux chimistes ;
D'un service de santé ;
D'un service de police intérieure ;
D'un secrétariat et d'une bibliothèque ;
D'un musée minéralogique qui est un des plus riches qu'on puisse trouver en France et au service duquel sont attachés :
L'inspecteur de l'École, conservateur ;
Les professeurs, conservateurs adjoints ;
Un professeur de la Sorbonne, conservateur adjoint ;
3 préparateurs ;
3 aides-préparateurs.

Les professeurs de l'École supérieure des Mines, comme ceux de l'École des Ponts et Chaussées, sont des membres du Corps des Mines, du Corps des Ponts et Chaussées, du Conseil d'État ou de l'Institut de France. Ils sont nommés par le Ministre sur une liste de deux candidats dressée à chaque place vacante par le Conseil de l'École. Après les cours et études de l'intérieur de l'École, les élèves sont tenus de faire des voyages d'instruction pendant la période des vacances. Le premier voyage doit avoir lieu en France ou en Belgique, le second moitié en France et moitié à l'Étranger, le troisième tout entier à l'Étranger.

Toutes les questions relatives au classement des élèves, à leur passage d'une année dans la suivante, à leur exclusion pour graves infractions aux Règlements, à la délivrance de leurs diplômes ou à leur refus, aux programmes d'enseigne-

ment et aux cours professés, à tout ce qui touche, en un mot, à l'administration ou à l'enseignement de l'École, sont discutées et réglées par le Conseil de l'École qui se réunit toutes les fois qu'il est convoqué par le Ministre des Travaux publics ou le directeur de l'École, et au moins toujours une fois tous les deux mois pendant la période des cours.

Ce conseil est présidé par le Ministre. Il est composé:

Du directeur de l'École, vice-président;

De l'inspecteur de l'École, secrétaire;

De tous les professeurs de l'École;

De 3 inspecteurs généraux des Mines désignés par le Conseil général des Mines.

A leur sortie, les ingénieurs ordinaires des Mines de 3e classe sont envoyés dans l'un des sous-arrondissements en lesquels est divisé le service ordinaire des départements. Ils sont élevés de classe en classe jusqu'à la 1re classe, mais il faut au moins deux ans pour passer de la 3e à la 2e classe, et deux ans pour passer de la 2e à la 1re classe. Il faut ensuite au moins trois ans de grade pour passer ingénieur en chef de 2e classe et trois ans de grade pour passer ingénieur en chef de 1re classe. Enfin, il faut quatre ans de grade pour passer inspecteur général de 2e classe, et quatre ans pour passer inspecteur général de 1re classe. Les ingénieurs ordinaires sont mis à la retraite, d'office, à soixante ans; les ingénieurs en chef, à soixante-deux ans; les inspecteurs généraux de 2e classe, à soixante-cinq ans; les inspecteurs généraux de 1re classe, à soixante-dix ans.

Au point de vue des appointements, des conditions de la retraite, des congés, de la position dans les cadres et de la sortie des cadres, des peines disciplinaires, de l'avancement de classe ou de grade, etc., les ingénieurs des Mines sont soumis aux mêmes règlements que les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Nous n'y revenons pas.

II. **Contrôleurs.** — Dans le Service des Mines, comme dans celui des Ponts et Chaussées, il y a, à côté des ingénieurs, des agents secondaires recrutés par concours qui tendent, comme les conducteurs, à devenir de plus en plus

les collaborateurs des ingénieurs des Mines. Ce sont les *contrôleurs des Mines*. Organisés par les décrets du 24 décembre 1851, 26 novembre 1875, 23 juillet 1881, 5 décembre 1882 et 11 janvier 1884, ces agents secondaires ont été d'abord, comme les conducteurs, de simples surveillants attachés aux ingénieurs pour les accompagner dans leurs tournées et porter aux directeurs des Mines leurs instructions. Mais, à mesure que se développaient les mines en France, leur nombre a augmenté, en même temps que leurs fonctions se sont accrues. Ils sont devenus aujourd'hui les collaborateurs des ingénieurs et jouent à côté d'eux à peu près le même rôle que les conducteurs des Ponts et Chaussées vis-à-vis des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le décret du 13 février 1890 leur a donné récemment le titre de *contrôleur des Mines* à la place de celui de *gardes-mines* qu'ils avaient conservé jusqu'alors, et qui n'était pas en rapport avec leurs fonctions réelles. Ce décret a, en même temps, réorganisé la hiérarchie et augmenté le traitement des contrôleurs. En même temps que s'augmentaient graduellement leurs attributions, les contrôleurs des Mines ont vu s'élever le niveau de leur recrutement par la réorganisation du concours institué par l'article 35 du décret du 24 décembre 1851. Les arrêtés ministériels du 20 janvier 1866 et du 15 décembre 1882 ont augmenté peu à peu les bases de ce concours, qui est aujourd'hui assez difficile pour assurer un niveau élevé au recrutement des contrôleurs des Mines. Il reste cependant totalement différent du concours que subissent les conducteurs des Ponts et Chaussées en ce qu'il ne comporte qu'un degré, tandis que le second est à deux degrés. Il a eu cependant, pour les contrôleurs des Mines, le même heureux effet que pour les conducteurs des Ponts et Chaussées. Leur importance s'est accrue de l'augmentation de leur instruction et de leurs connaissances scientifiques et administratives. Aussi, bien qu'ils soient de date plus récente que les conducteurs, bien qu'ils n'aient pas encore obtenu les mêmes avantages moraux que ces derniers, bien que le Service des Mines paraisse devoir exiger des connaissances et des aptitudes plus particulièrement difficiles à acquérir, nous ne doutons pas qu'ils n'arrivent comme eux à suppléer et à remplacer les ingé-

nieurs dans un Service frère de celui des Ponts et Chaussées.

Actuellement, les contrôleurs des Mines sont divisés en (décret du 3 janvier 1894):

Contrôleurs principaux	: 1/5	3.800 3.400
— de 1re classe	: 1/5	3.000
— de 2e classe	: 1/5	2.600
— de 3e classe	: 1/5	2.200
— de 4e classe	: 1/5	1.900

Les contrôleurs principaux qui ont au moins cinq ans de grade et vingt-cinq ans de service comme contrôleurs peuvent seuls obtenir le traitement de 3.800 francs.

Les conditions du concours ont été fixées par l'arrêté du 15 décembre 1882. Les candidats doivent être Français et avoir vingt et un ans au moins et trente ans au plus. Cependant peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans les militaires porteurs d'un congé régulier et les commis des Ponts et Chaussées et des Mines qui, à l'âge de trente ans, comptent au moins deux ans de service et jusqu'à trente-sept ans les sous-officiers de terre et de mer comptant sept ans de service dans l'armée active, dont quatre avec le grade de sous-officier.

Le concours porte sur les matières suivantes : composition française sur les attributions du Service des Mines, algèbre élémentaire, logarithmes, géométrie élémentaire, éléments de mécanique, trigonométrie rectiligne, géométrie descriptive (ligne droite et plan), levés de plans, dessin graphique, nivellement, notions sur les principales machines et, en particulier, sur les machines à vapeur. Le concours se compose d'épreuves écrites et d'épreuves orales. Une Commission centrale, composée de trois professeurs de l'École des Mines de Paris, désignés par le Ministre des Travaux publics, prépare les sujets des compositions écrites et corrige ces compositions, qui sont les mêmes pour toute la France. Les examens oraux se passent devant des Commissions régionales composées : d'un ingénieur en chef des Mines et de deux ingénieurs ordinaires des Mines, dont l'un peut être remplacé par un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées. L'admissibilité des candidats est prononcée par le Ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la Commission centrale

d'examen. Les nominations sont faites chaque année par le Ministre d'après les besoins du service.

La moitié des places disponibles est réservée aux sous-officiers remplissant les conditions imposées par l'article 14 de la loi du 18 mai 1889.

En dehors de ce recrutement des contrôleurs par concours, il y a également un recrutement direct par les Écoles des Maîtres Mineurs d'Alais et de Douai. Ce recrutement a été institué par l'arrêté ministériel du 29 janvier 1883, qui a dispensé du concours les trois premiers élèves sortant annuellement des Écoles des Maîtres Mineurs d'Alais et de Douai. Cette innovation, en même temps qu'elle donnait à ces Écoles une valeur plus importante en leur ouvrant un service d'État et qu'elle augmentait l'émulation de leurs élèves, a eu pour résultat d'élever encore le niveau pratique des contrôleurs des Mines. Quoique spécialement destinée aux jeunes ouvriers, les Écoles des Maîtres Mineurs d'Alais et de Douai forment des élèves qui, à leur sortie, sont susceptibles de rendre de réels services au Corps des Mines, en raison de leurs connaissances pratiques acquises dans la mine.

Nous donnons plus loin la liste des cours professés dans ces deux Écoles, et bien que l'entrée à l'École n'exige que les connaissances élémentaires du certificat d'études primaires, après ces deux ans de cours, les élèves qui en sortent dans les trois premiers paraissent posséder les connaissances équivalentes à celles des concours dont ils ont été dispensés.

Pour obtenir une augmentation de classe, les contrôleurs doivent compter au moins trois ans de service dans la classe immédiatement inférieure.

Au point de vue des congés, des peines disciplinaires, de l'avancement, de la sortie des cadres, de la retraite, de la position dans les cadres, etc., les contrôleurs des Mines sont soumis aux mêmes règles que les conducteurs des Ponts et Chaussées. L'âge fixé pour chaque grade pour l'admission à la retraite est :

Pour les contrôleurs principaux................	65 ans
Pour les contrôleurs de 1re et 2e classe..........	62 ans
Pour les contrôleurs de 3e et 4e classe..........	60 ans

III. **Commis.** — Quant aux commis des Mines, ils sont soumis, au point de vue du recrutement, des classes, de l'avancement, des peines disciplinaires et des punitions diverses, ainsi qu'au point de vue de la retraite, aux règles établies par le décret du 3 janvier 1894 pour les commis des Ponts et Chaussées. Nous n'y revenons pas davantage.

D'ailleurs, entièrement assimilés à ces derniers, ils sont plus spécialement attachés aux travaux des bureaux des ingénieurs des mines et peuvent passer indifféremment du Service des Ponts et Chaussées dans celui des Mines, et réciproquement. L'article 1er du décret du 3 janvier 1894 dit en effet : « Les commis des Ponts et Chaussées peuvent être temporairement affectés par le Ministre des Travaux publics aux bureaux des ingénieurs des Mines. Ils sont alors désignés sous le nom de *commis des Mines* pendant toute la durée de cette affectation. »

On voit que le personnel secondaire du Service des Mines est organisé aujourd'hui d'une manière identique à celui du personnel des Ponts et Chaussées. Cependant il y a entre ces deux personnels une différence très considérable, qui provient en grande partie de ce que l'on n'a pas ouvert aux contrôleurs des Mines le Corps des Mines. Un contrôleur ne peut aspirer au titre d'ingénieur des Mines, si distingué soit-il. Le Corps lui reste absolument fermé. Il n'a même pas été institué, pour les contrôleurs principaux ayant rendu de longs et signalés services, le grade de sous-ingénieur qui existe dans les Ponts et Chaussées. Ajoutons que le Service des Mines ne comporte même pas de fonctionnaire secondaire faisant fonctions d'ingénieur, comme il en est une si grande proportion dans les Ponts et Chaussées.

Toutefois, un contrôleur subdivisionnaire des Mines remplit, depuis plus de douze années, l'intérim d'ingénieur du sous-arrondissement comprenant sa subdivision, mais sa situation provisoire n'a jamais été définie.

Il s'ensuit que la carrière est moins recherchée, parce qu'elle n'offre pas le même avenir, que, par suite, le concours est plus faible et le recrutement moins élevé que dans le personnel des conducteurs. Il y a donc une réforme urgente à faire, si l'on veut que le personnel secondaire des mines

devienne plus distingué, plus savant et plus apte à remplacer le personnel supérieur en cas de nécessité. Peut-être cette réforme n'a-t-elle pas encore été proposée parce que le besoin ne s'en faisait pas sentir ; mais, quand le projet de M. Montaut, voté par les Chambres, aura ouvert plus grande la porte aux conducteurs des Ponts et Chaussées, vers les emplois supérieurs, peut-être songera-t-on au personnel subalterne des Mines, réorganisé d'hier, mais susceptible des mêmes ambitions et méritant les mêmes égards. Si l'on améliore la situation et l'avenir du personnel subalterne des Ponts et Chaussées, de quel droit maintiendrait-on le *statu quo* dans le Service des Mines, qui est un service frère, recruté et organisé de la même manière ?

Il est d'autant plus nécessaire d'arriver au recrutement d'un personnel intelligent et instruit que le Service des Mines demande des connaissances spéciales et des qualités exceptionnelles. Aussi le décret de 1882 a stipulé que les élèves de l'École de Saint-Étienne et les élèves externes de l'École des Mines de Paris, ainsi que les trois premiers numéros sortants des Écoles des Maîtres mineurs d'Alais et de Douai seraient dispensés du concours de contrôleur. Mais, si les élèves des Écoles d'Alais et de Douai acceptent assez volontiers cette situation, qui est meilleure que celle qu'ils auraient dans l'industrie privée, il n'en est pas de même des élèves de Saint-Étienne et de Paris qui trouvent dans les grands charbonnages des situations ayant un avenir autrement brillant que la situation de contrôleur, qui ne permet pas d'aspirer aux grades supérieurs.

En dehors de ce double recrutement distinct du personnel supérieur et du personnel secondaire, l'Administration s'est préoccupée d'assurer à l'industrie privée, soit minière, soit métallurgique, de bons ingénieurs, de bons directeurs et de bons contremaîtres, en créant pour ces industries trois Écoles importantes : l'École des Mines de Saint-Étienne, l'École des Maîtres Ouvriers Mineurs d'Alaïs et l'École des Maîtres Ouvriers Mineurs de Douai.

L'**École des Mines de Saint-Étienne,** placée sous l'autorité supérieure du Ministre des Travaux publics, est destinée à

former des ingénieurs et des directeurs de mines et d'usines métallurgiques. Elle reçoit des élèves titulaires et des élèves étrangers. Tout candidat à l'École doit être français, avoir dix-sept ans au moins et vingt-six ans au plus au 1er janvier de l'année du concours. L'admission a lieu par un concours public, dont le programme est arrêté par décret, ainsi que le nombre de places disponibles. Les élèves de l'École polytechnique démissionnaires, qui désireraient entrer dans cette école, y sont admis directement dans la seconde année d'études, pourvu qu'ils aient subi avec succès, devant le directeur et les professeurs de l'École, un examen portant sur le programme général de première année.

L'arrêté ministériel du 13 juin 1895 a récemment fixé les conditions d'admission à cette École. Le concours, qui s'ouvre chaque année à une date fixée par le Ministre des Travaux publics entre le 20 juillet et le 10 août, comprend :

1° Trois examens oraux portant sur l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie, la trigonométrie rectiligne, la géométrie analytique à deux et à trois dimensions, la géométrie descriptive, la physique et la chimie;
2° Une composition d'algèbre ou de géométrie analytique;
3° Une composition de physique et de chimie ;
4° Une composition française ;
5° Une dictée ;
6° Une épreuve de géométrie descriptive ;
7° Un dessin à main levée d'un objet quelconque ;
8° Un calcul trigonométrique.

Les élèves de l'École polytechnique, qui se présenteraient pour être admis dans la deuxième division d'études, doivent subir quatre examens oraux sur :

1° L'analyse et la mécanique rationnelle ;
2° La physique ;
3° La chimie ;
4° La géométrie descriptive et la stéréotomie, telles qu'elles sont enseignées à l'École polytechnique.

Les cours durent trois ans. Ils portent sur des sciences générales :

Législation ;
Économie industrielle ;
Mécanique rationnelle ;
Analyse mathématique ;
Physique ;
Levé des plans ;
Comptabilité ;
Géométrie descriptive ;

Et sur des sciences toutes spéciales relatives à l'exploitation des mines et à la métallurgie :

Exploitation des mines ;
Métallurgie du fer ;
Métallurgie des autres métaux ;
Électricité ;
Mécanique appliquée ;
Minéralogie ;
Géologie ;
Construction ;
Chemins de fer ;
Analyse minérale ;
Stéréotomie ;
Paléontologie végétale.

L'enseignement est donné en leçons orales, exercices pratiques, visites d'établissements industriels de la région de Saint-Étienne, et courses géologiques. Les voyages d'instruction ont lieu, comme pour l'École des Mines de Paris, pendant les vacances, mais ils sont généralement moins importants que pour cette dernière École et ne se font qu'en France ou en Belgique. Le décret du 18 juillet 1890 a récemment réorganisé tout le régime intérieur de l'École.

L'Administration de l'École se compose :

De l'ingénieur en chef de Saint-Étienne, directeur ;

De l'ingénieur ordinaire de 2e ou 1re classe, directeur adjoint ;

D'un service de surveillance ;

D'une bibliothèque ;

D'un laboratoire.

Les professeurs sont pris dans le Corps des Mines. Ce sont, en général, des ingénieurs ordinaires de 3e, 2e ou 1re classe. Chacun a plusieurs cours, et il n'y en a actuellement que six. Pour discuter et arrêter toutes les dispositions relatives à l'enseignement, à la discipline et au bon fonctionnement de l'École, il y a deux conseils :

Un *conseil de l'École*, composé du directeur, président, et des professeurs;

Un *conseil de perfectionnement*, composé :

De l'inspecteur général des Mines de la division du Centre, président;

Du préfet de la Loire, vice-président;

Du président du Conseil général du département de la Loire;

Du maire de la ville de Saint-Étienne;

Du directeur et des professeurs de l'École;

De l'ingénieur en chef de l'arrondissement de Saint-Étienne;

Des ingénieurs ordinaires de l'arrondissement de Saint-Étienne;

De six autres membres pris parmi les principaux industriels ou directeurs d'industries de la région.

Les élèves étrangers sont aussi admis à suivre les cours, avec l'autorisation du représentant de leur Gouvernement à Paris, s'ils sont suffisamment instruits pour être acceptés; mais ils n'ont droit, à leur sortie, qu'à un certificat d'études, tandis que les élèves français, ayant satisfait aux examens de sortie, reçoivent un diplôme semblable à celui que reçoivent les élèves externes de l'École des Mines de Paris.

L'**École des Maîtres Mineurs de Douai**, instituée par le décret du 27 mars 1878, est destinée à former des maîtres ouvriers mineurs. Pour y être admis, il faut être ouvrier mineur, âgé de plus de dix-huit ans et justifier d'un emploi dans les mines de dix-huit mois au moins, ainsi que d'une bonne conduite. L'admission se fait par des examens portant sur l'écriture, la lecture, l'arithmétique élémentaire et le système métrique, devant une Commission composée de deux

directeurs d'exploitation de Mines, choisis par le préfet du Nord et le préfet du Pas-de-Calais, de l'ingénieur en chef des Mines, directeur de l'École, du sous-préfet de Douai ou d'un membre du Conseil d'arrondissement désigné par lui. Les élèves ouvriers admis reçoivent un enseignement gratuit qui dure deux ans et qui porte sur :

L'arithmétique ;
La géométrie ;
La géométrie descriptive ;
La trigonométrie ;
La mécanique ;
Le levé de plans ;
Le dessin ;
La physique ;
La chimie ;
La minéralogie ;
La géologie ;
L'exploitation des mines ;
La langue française.

On voit que cette instruction est surtout une instruction générale. Elle est donnée par des contrôleurs des mines de 1re classe. Des examens ont lieu dans le courant de l'année et à la fin de chaque année. A la sortie, il est délivré aux élèves, suivant leurs connaissances, des diplômes et des certificats de maîtres mineurs. Ces examens sont faits par le Conseil d'Administration.

L'Administration de l'École se compose :

De l'ingénieur en chef de Douai, directeur ;
D'un économe ;
D'un maître surveillant ;

Le *Conseil d'Administration*, qui arrête toutes les dispositions relatives au bon fonctionnement de l'École, se compose :

Du préfet du Pas-de-Calais, président ;
Du sous-préfet de Douai, vice-président ;
Du maire de Douai ;

D'un membre du Conseil général du Pas-de-Calais, désigné par le préfet;

De deux concessionnaires ou directeurs de Mines, désignés par le préfet;

Du directeur de l'École, secrétaire-rapporteur.

L'École des Maîtres Mineurs d'Alais, qui vient de fêter le cinquantenaire de sa création, a été fondée dans le même but que l'École de Douai et est organisée de la même manière. Les conditions d'admission, l'enseignement, les conditions de sortie et l'administration étant identiques, nous n'y revenons pas. Elle ne comprend actuellement comme personnel que :

L'ingénieur en chef d'Alais, directeur;
Un économe;
Un maître surveillant;
Trois contrôleurs professeurs.

Nous ne pouvons pas terminer ce chapitre sans dire un mot des *délégués à la sécurité des ouvriers mineurs* créés par la loi du 8 juillet 1890. Les questions de sécurité pour le personnel employé dans les travaux souterrains ont pris une telle importance dans notre siècle humanitaire que les pouvoirs publics n'ont pas cru devoir en laisser l'unique responsabilité au Service des Mines. On a pensé que les ouvriers ne pourraient pas être mieux protégés que par des inspections faites à époques fixes par certains d'entre eux, élus par leurs camarades. Ces délégués sont élus pour trois ans, ainsi que des délégués suppléants destinés à les remplacer en cas d'empêchement. Tous les ouvriers français, jouissant de leurs droits politiques et inscrits comme ouvriers de fond à la feuille de la dernière paye, sont électeurs. Mais, pour être élu délégué, l'ouvrier mineur doit avoir vingt-cinq ans révolus et avoir travaillé pendant cinq ans au moins dans les travaux du fond de la circonscription qu'il doit inspecter. Les électeurs sont convoqués par arrêté préfectoral et nommen leurs délégués au scrutin de liste. Ces délégués visitent deux fois par mois les travaux souterrains des mines, minières et carrières, dans le but exclusif d'en examiner les conditions

de sécurité pour le personnel qui y est employé et, d'autre part, en cas d'accident, les conditions dans lesquelles cet accident se serait produit. L'ensemble des mines, minières et carrières ayant des travaux souterrains et des travaux à ciel ouvert assimilables aux travaux souterrains par leur danger, est partagé en circonscriptions, une circonscription étant formée par l'ensemble des puits, galeries et chantiers d'une même exploitation dont la visite détaillée ne demande pas plus de six jours. Un délégué mineur et un suppléant sont nommés pour chaque circonscription. Il consigne sur un registre les observations qu'il a à formuler. Ce registre est à la disposition de tous les ouvriers sur le carreau de la mine. L'exploitant peut y consigner ses observations en regard de celles du délégué. Les ingénieurs et contrôleurs des Mines doivent prendre connaissance de ce registre dans leurs tournées. Ces visites sont payées aux délégués par le Trésor comme journées de travail calculées au prorata du salaire moyen d'un bon ouvrier spécial du fond.

Telle est, dans ses caractères généraux, cette institution nouvelle inspirée par le souci de la vie humaine. Elle est pour le Service des Mines, dont cette surveillance du travail souterrain est une des principales fonctions, un auxiliaire puissant, puisque, sans les dispenser de visites personnelles, les visites des délégués mineurs leur permettent d'espacer les leurs davantage et de les faire avec plus de profit, étant donné qu'ils savent à l'avance les points défectueux sur lesquels un praticien a attiré déjà leur attention.

CHAPITRE III

FONCTIONS, MODE DE PROCÉDER ET TENUE DES BUREAUX

Ce troisième chapitre est consacré, comme pour le Service des Ponts et Chaussées, à l'étude des attributions et du mode de procéder du Service des Mines. Le Service des Mines se divise, tout d'abord, en trois catégories : le service ordinaire des départements, les services spéciaux et les services détachés.

Le **service ordinaire des départements** comprend l'ensemble des services de contrôle exercés par le Corps des Mines sur les mines, minières et carrières, sur les appareils à vapeur, à terre, et les eaux minérales.

Ce service est divisé actuellement en 6 inspections qui embrassent le territoire français, la Corse et l'Algérie de la manière suivante :

1re Inspection : Nord-Ouest : Aisne, Calvados, Côtes-du-Nord, Eure, Eure-et-Loir, Finistère, Ille-et-Vilaine, Loire-Inférieure, Manche, Mayenne, Morbihan, Nord, Oise, Pas-de-Calais, Orne, Sarthe, Seine, Somme, Seine-Inférieure, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne.

2e Inspection : Nord-Est : Ain, Ardennes, Côte-d'Or, Aube, Doubs, Jura, Marne, Haute-Marne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Haut-Rhin (Belfort), Vosges, Yonne, Haute-Saône, Saône-et-Loire.

3e Inspection : Centre : Allier, Cantal, Cher, Corrèze, Creuse, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loire, Loiret, Haute-

Loire, Maine-et-Loire, Nièvre, Puy-de-Dôme, Rhône, Deux-Sèvres, Vendée, Vienne, Haute-Vienne.

4e Inspection : Sud-Est : Hautes-Alpes, Ardèche, Drôme, Gard, Hérault, Isère, Lozère, Savoie, Haute-Savoie.

5e Inspection : Sud-Ouest : Ariège, Aude, Aveyron, Charente, Charente-Inférieure, Dordogne, Haute-Garonne, Gers, Gironde, Landes, Lot, Lot-et-Garonne, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Tarn, Pyrénées-Orientales, Tarn-et-Garonne.

6e Inspection : Sud : Basses-Alpes, Alpes-Maritimes, Corse, Var, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Algérie.

A la tête de chaque inspection est un inspecteur de 1re ou de 2e classe. Ces inspecteurs surveillent le personnel et le matériel de toute l'Administration. Ils doivent faire une ou deux tournées d'inspection par an, visiter les travaux de mines, contrôler les registres et papiers relatifs à la comptabilité. Ils discutent avec les ingénieurs les projets de travaux, les demandes en concessions de mines, les recherches faites dans leur circonscription pour trouver de nouveaux gîtes. Ils vérifient les états de situation, les états sommaires de trimestre, la tenue de la comptabilité, les travaux en cours d'exécution. Ils discutent avec les ingénieurs toutes les questions relatives à la sécurité des propriétaires avoisinant les mines, des ouvriers employés dans les travaux souterrains. Indépendamment de leur correspondance courante avec le directeur des Routes, de la Navigation et des Mines, ils lui rendent compte, une fois par mois, des résultats de leur inspection. Quelquefois, ils remplissent temporairement et en cas d'empêchement tout ou partie des fonctions des ingénieurs en chef de leur inspection. Ils sont résidents à Paris et font partie du Conseil général des Mines.

Chaque inspection est divisée en un certain nombre d'arrondissements et de sous-arrondissements. Il y a actuellement en tout 16 arrondissements et 38 sous-arrondissements ainsi répartis :

1re Inspection (5 arrondissements, 10 sous-arrondissements) : arr. de Paris : s.-arr. de Paris ; — arr. de Douai : s.-arr. de Lille, s.-arr. de Valenciennes ; — arr. d'Arras ;

s.-arr. d'Arras, s.-arr. de Béthune, s.-arr. d'Amiens ; — arr. du Mans : s.-arr. du Mans, s.-arr. de Nantes; — arr. de Rouen : s.-arr. de Rouen, s.-arr. de Versailles.

Les arrondissements de Paris, du Mans et de Rouen comprennent principalement les grandes carrières de la Seine, du Maine et de la Bretagne. Les arrondissements de Douai et d'Arras comprennent principalement les grands charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais (Lens, Anzin, Dourges, Nœux, Marles, Douvrin, Meurchin, Courrières, Carvin, Ostricourt, Drocourt, etc...).

2e Inspection (2 arrondissements, 5 sous-arrondissements) : arr. de Nancy : s.-arr. de Nancy, s.-arr. de Reims, s.-arr. de Vesoul ; — arr. de Chalon-sur-Saône : s.-arr. de Chalon, s.-arr. de Dijon.

Les deux arrondissements de Nancy et Chalon-sur-Saône comprennent principalement les mines de fer de la Meurthe-et-Moselle et les mines métalliques de la Saône-et-Loire.

3e Inspection (3 arrondissements, 8 sous-arrondissements) : arr. de Poitiers : s.-arr. d'Angers, s.-arr. de Tours, s.-arr. de Bourges ; — arr. de Saint-Étienne : s.-arr. de Saint-Étienne (Ouest), s.-arr. de Saint-Étienne (Est), s.-arr. de Lyon ; — arr. de Clermont : s.-arr. de Clermont, s.-arr. de Moulins.

L'arrondissement de Poitiers comprend principalement les carrières et les ardoisières de l'Anjou et de la Touraine. L'arrondissement de Saint-Étienne et celui de Clermont comprennent principalement les grands charbonnages du bassin de Saint-Étienne et du bassin de l'Auvergne.

4e inspection (2 arrondissements, 4 sous-arrondissements) : arr. de Chambéry : s.-arr. de Chambéry, s.-arr. de Grenoble ; — arr. d'Alais : s.-arr. d'Alais, s.-arr. de Montpellier.

L'arrondissement de Chambéry comprend principalement les carrières de la Savoie; et l'arrondissement d'Alais, les grands charbonnages du bassin d'Alais (Bessèges, Grand'-Combe, Graissessac, etc.....).

5e Inspection (2 arrondissements, 5 sous-arrondissements) : arr. de Bordeaux : s.-arr. de Bordeaux, s.-arr. de Pau ; — arr.

de Toulouse : s.-arr. de Toulouse, s.-arr. de Rodez, s.-arr. d'Albi.

L'arrondissement de Bordeaux comprend principalement les carrières de la Charente et les mines métalliques de la région pyrénéenne. L'arrondissement de Toulouse comprend principalement les mines de fer de l'Ariège et les charbonnages du bassin de l'Aveyron (Decazeville, etc.....).

6e inspection (2 arrondissements, 6 sous-arrondissements) : arr. de Marseille : s.-arr. de Marseille (Nord), s.-arr. de Marseille (Sud); — arr. d'Alger : s.-arr. d'Alger, s.-arr. de Bône, s.-arr. de Constantine, s.-arr. d'Oran.

L'arrondissement de Marseille comprend principalement les mines de lignite de Fuveau, les mines métalliques du plateau des Maures et de la Corse, et les carrières de Vaucluse.

L'arrondissement d'Alger comprend principalement les mines de fer de Molkta-el-Hadid, les mines de phosphates de Tebessa et les carrières de la région de l'Atlas.

A la tête de chaque arrondissement est un ingénieur en chef de 2e ou de 1re classe. A la tête de chaque sous-arrondissement est un ingénieur ordinaire de 1re, 2e ou 3e classe. Ces ingénieurs ont pour mission de rendre compte aux préfets des travaux exécutés dans leur circonscription, de dénoncer aux préfets, au directeur général des Mines et aux procureurs généraux les infractions aux lois, les exploitations illicites, les travaux dangereux pour la sécurité publique, les exploitations abandonnées. Ils doivent, en outre, prévenir les propriétaires des mines des vices qu'ils ont remarqués dans l'exploitation et les aider de leurs conseils. Ils doivent recueillir tous les renseignements possibles susceptibles d'éclairer le Conseil général des Mines sur les questions qui lui sont soumises, donner leur avis sur les demandes en réduction de taxes, recevoir des exploitants tous les plans et états de situations nécessaires, diriger les travaux de recherches et donner leur avis sur les indemnités à payer par la Compagnie aux propriétaires du sol. Enfin, ils peuvent être chargés d'expertises.

Ils sont, en outre, chargés de faire observer toutes les réglementations relatives aux appareils à vapeur employés à

terre, locomotives, locomobiles, chaudières fixes et récipients à vapeur. Ils transmettent aux préfets les déclarations relatives à l'installation, au déplacement ou à la remise en service des chaudières fixes et locomotives. Ils assistent aux épreuves et réépreuves, font des rapports sur les accidents arrivés dans leur circonscription, donnent les certificats aux membres des *Associations de Propriétaires de Machines à vapeur*, ayant des ingénieurs inspecteurs à leur service.

Ce sont eux également qui s'occupent des concessions à donner pour l'exploitation d'eaux thermales, qui font appliquer toutes les réglementations relatives à l'entretien, à la conservation et à l'aménagement des sources minérales, qui donnent l'autorisation de tous les travaux de sondage à faire en dehors du périmètre de l'établissement, qui veillent à la police des eaux au point de vue de leur captage, de leur arrivée dans les réservoirs généraux, de leur distribution, de la conservation de leur débit [1], etc...

L'arrêté du 8 mars 1890 a donné au Service ordinaire des Mines le contrôle de l'exploitation des chemins de fer miniers et industriels.

D'après cet arrêté, le contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers, autorisés et établis par application de la loi du 27 juillet 1880, est compris dans le Service ordinaire des Mines et dépend de la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines.

Le contrôle des travaux neufs de ces mêmes chemins de fer établis par voie de concession de l'État est exercé par le personnel du Service ordinaire des Ponts et Chaussées du département, et dépend de la Direction des Chemins de fer. Le contrôle de l'exploitation est exercé par le personnel de l'arrondissement minéralogique et dépend de la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines. Toutefois, si ces chemins de fer miniers ou industriels sont ouverts à un ser-

[1] C'est également aux ingénieurs des Mines que la loi du 2 novembre 1892 a confié l'application de tous les règlements relatifs au travail des enfants et des femmes dans les industries extractives, et que la loi du 13 juin 1893 a confié l'application de tous les règlements relatifs à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs dans les mêmes industries.

vice public de voyageurs ou de marchandises, le contrôle de leur exploitation est rattaché au contrôle de l'exploitation du réseau d'intérêt général dans le périmètre duquel ils sont situés.

Les fonctionnaires des Mines sont, en outre, appelés à fournir leur avis au Service du Contrôle commercial des Chemins de fer, sur les propositions de tarifs présentées par les Compagnies et intéressant les industries de leur ressort.

En principe, c'est l'ingénieur en chef seul qui correspond avec les agents directs, le préfet et le Ministre, comme avec le procureur de la République. En règle générale, si, par application des principes généraux du droit administratif, l'ingénieur en chef ne correspond pas directement avec le Ministre, c'est par l'intermédiaire obligé du préfet qu'il doit demander et recevoir des instructions, sauf pour certaines catégories d'affaires spécifiées par des instructions générales ou, dans des cas spéciaux, sur un ordre direct et particulier du Ministre. L'ingénieur en chef doit faire des tournées pour donner son avis sur les affaires à instruire et pour s'assurer que le service des ingénieurs ordinaires est fait convenablement et régulièrement.

L'ingénieur ordinaire a plus directement la surveillance même de l'exploitation et des exploitants. C'est lui qui, sur le renvoi qui lui en a été fait par l'ingénieur en chef, instruit au premier degré les affaires émanées des agents directs auxquels seuls les particuliers doivent adresser leurs demandes ou requêtes. Il doit, à cet effet, fournir, avec son avis sur la suite à donner, tous les renseignements de fait et de droit nécessaires pour que la solution définitive puisse être prise par l'autorité compétente en connaissance de cause. Il peut et il doit, en outre, formuler de sa propre initiative des propositions, ou, en justifiant de même, les motifs, toutes les fois qu'il croit nécessaire ou utile de provoquer une décision des autorités compétentes. Il doit, dans l'accomplissement de ses fonctions, non seulement se conformer aux instructions générales sur la matière, mais encore aux instructions de détail ou particulières qui peuvent lui être données par l'ingénieur en chef. Une circulaire ministérielle du 22 mai 1883 a prescrit aux ingénieurs, indépendamment

des rapports ou procès-verbaux ordinaires du service, d'adresser directement au Ministre un avis sommaire répété autant de fois que la situation l'exigera et donné par la voie télégraphique, s'il y a lieu, lors d'événements exceptionnellement graves qui se produisent dans leur service, tels que : grèves, explosions de grisou, ou autres accidents dépassant par leurs effets les accidents inhérents de l'exploitation. Ces avis sommaires doivent émaner en principe de l'ingénieur en chef ; mais, en l'absence de celui-ci, ils peuvent émaner directement des ingénieurs ordinaires.

Dans chaque bureau d'ingénieur, il doit y avoir :

1° Un registre d'ordre d'entrée ;
2° Un registre d'ordre de sortie.

Dans ces registres doivent être inscrites toutes les pièces qui entrent ou sortent du bureau. Cette inscription est divisée en plusieurs colonnes portant : 1° un numéro d'ordre ; 2° la date d'arrivée ou de sortie ; 3° la date de la pièce ; 4° son auteur ; 5° une courte analyse de son objet ; 6° le nombre et la désignation sommaire des papiers ou plans joints à la pièce.

Toutes les pièces doivent être classées par département et sous-divisées par nature d'exploitation : mine proprement dite, minière, carrière, tourbière, etc. Chaque dossier doit avoir en tête :

1° Le titre de l'exploitant, accompagné, s'il y a lieu, du Cahier des Charges et des plans ; 2° les états de produits annuels ; 3° les minutes d'avis, rapports, projets et lettres de l'ingénieur relatifs à cette exploitation, soigneusement datées et signées ; 4° les copies des procès-verbaux, plans, expertises, contraventions et états d'exploitation soigneusement datées et signées.

Des dossiers particuliers doivent être fournis pour les objets généraux concernant un même arrondissement, département, ou une même espèce d'exploitation, ainsi que pour toutes les pièces concernant le personnel.

Dans les bureaux des ingénieurs en chef, il doit y avoir des doubles registres d'ordre, s'il y a lieu, les uns destinés au service même de la station où ils sont, les autres destinés

à la constitution des services qui sont sous leurs ordres.

En outre, les ingénieurs doivent avoir dans leurs bureaux un certain nombre d'instruments de précision, nécessaires aux opérations de sondages ou de levés de plans qu'ils peuvent avoir à faire.

Ils doivent tenir un compte exact de ces instruments qui font partie des archives du bureau avec l'ensemble des papiers et des pièces concernant le service.

On voit que leurs attributions sont très vastes, très variées et demandent des connaissances spéciales fort nombreuses. Les bureaux sont tenus, comme pour les Ponts et Chaussées, par le personnel des commis.

Les contrôleurs et commis qui sont d'ailleurs complètement assimilés aux agents similaires du Service des Ponts et Chaussées sont répartis par l'ingénieur en chef entre les diverses subdivisions de la circonscription suivant leurs aptitudes et les nécessités du service; mais leur nombre et leur résidence sont déterminés par le Ministre des Travaux publics d'après la circulaire du 19 mars 1890. Celui-ci arrête la division de l'ingénieur en chef en subdivisions de contrôleurs et emplois de commis. Les commis sont particulièrement affectés aux travaux de comptabilité, à la tenue des registres, aux expéditions de pièces et de dessins, au classement des archives.

Les contrôleurs ont les mêmes attributions que les ingénieurs dans leurs subdivisions et, par conséquent, nous ne les répétons pas ici. Nous donnons seulement ci-contre la répartition et le nombre des subdivisions par arrondissement d'après l'*Annuaire* de 1896.

Arrondissement de Paris : 1 sous-arrondissement;

Arrondissement de Douai : 2 sous-arrondissements; 7 subdivisions;

Arrondissement d'Arras : 3 sous-arrondissements; 8 subdivisions;

Arrondissement de Rouen : 2 sous-arrondissements; 6 subdivisions;

Arrondissement du Mans : 2 sous-arrondissements; 7 subdivisions;

Arrondissement de Nancy : 3 sous-arrondissements; 13 subdivisions;

Arrondissement de Chalon-sur-Saône : 2 sous-arrondissements ; 8 subdivisions ;

Arrondissement de Poitiers : 3 sous-arrondissements ; 8 subdivisions ;

Arrondissement de Saint-Étienne : 3 sous-arrondissements ;

Arrondissement de Clermont : 2 sous-arrondissements ; 4 subdivisions ;

Arrondissement de Chambéry : 2 sous-arrondissements ; 8 subdivisions ;

Arrondissement d'Alais : 2 sous-arrondissements ; 7 subdivisions ;

Arrondissement de Bordeaux : 2 sous-arrondissements ; 6 subdivisions ;

Arrondissement de Toulouse : 3 sous-arrondissements ; 9 subdivisions ;

Arrondissement de Marseille : 2 sous-arrondissements ; 6 subdivisions ;

Arrondissement d'Alger : 3 sous-arrondissements ; 8 subdivisions.

A la tête de chaque subdivision, est en général, un contrôleur des Mines. Il n'y en a généralement qu'un, à moins que le sous-arrondissement n'ait pas de subdivision, auquel cas il y a généralement plusieurs contrôleurs attachés au sous-arrondissement même. Les subdivisions correspondent le plus souvent à des circonscriptions administratives ou à des localités ayant une importance industrielle notable. Ces cent six subdivisions sont en effet réparties en un nombre très limité de villes : Paris, Lille, Douai, Laon, Valenciennes, Arras, Béthune, Amiens, Beauvais, Versailles, Meaux, Orléans, Caen, Évreux, Flers, le Havre, Rouen, Laval, le Mans, Rennes, Nantes, Brest, Longwy, Nancy, Reims, Mézières, Charleville, Bar-le-Duc, Troyes, Belfort, Bourbonne-les-Bains, Chaumont, Épinal, Vesoul, Chalon-sur-Saône, le Creusot, Bourg, Besançon, Dijon, Auxerre, Angers, la Roche-sur-Yon, Poitiers, Tours, Bourges, Guéret, Limoges, Saint-Étienne, Lyon, Rive-de-Gier, Clermont-Ferrand, Moulins, Montluçon, Annecy, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Briançon, Bourgoin, Grenoble, Valence, Alais, Privas, Montpellier, Angoulême,

Bordeaux, Périgueux, Mont-de-Marsan, Pau, Foix, Toulouse, Rancié, Cahors, Decazeville, Rodez, Albi, Carcassonne, Prades, Avignon, Toulon, Nice, Bastia, Marseille, Alger, Bône, Constantine, Tlemcen, Mascara et Oran. Au total quatre-vingt-huit villes, ce qui n'en fait pas plus de quatorze à quinze par inspection.

Les **services spéciaux** comprennent : 1° La *surveillance des appareils à vapeur dans le département de la Seine.* — Cette surveillance est trop considérable pour qu'elle puisse être donnée à l'ingénieur en chef et aux ingénieurs ordinaires de l'arrondissement de Paris. Aussi elle fait l'objet d'un service spécial qui est dirigé par un ingénieur en chef de 1re classe, 2 ingénieurs ordinaires et 9 contrôleurs ou commis ;

2° L'*inspection générale des Carrières du département de la Seine.* — Ces carrières ont été détachées du service de l'arrondissement de Paris à cause de leur nombre et de leur importance dans la banlieue de Paris. A la tête de ce service sont un inspecteur général de 2e classe, un ingénieur ordinaire de 1re classe et 6 contrôleurs;

3° Le *Service des Études topographiques souterraines*, divisé en 6 sections:

Topographie des bassins houillers de Valenciennes et du Pas-de-Calais ;

Topographie des minières du Cher;

Topographie des bassins houillers d'Épinac et d'Autun;

Topographie de la Bresse et de ses gîtes de minerais de fer;

Topographie du bassin permien et houiller de la Corrèze;

Topographie du bassin houiller de la Basse-Loire.

Ce service est assuré par les ingénieurs des départements et de Paris.

4° *Service de la carte géologique détaillée de la France,* auquel collaborent la plupart des ingénieurs des Mines et qui comprend, en outre, nombre de professeurs, de savants, d'ingénieurs civils, de directeurs de mines et d'anciens élèves de l'École polytechnique.

5° Des *missions spéciales* relatives à des questions techniques ou juridiques intéressant l'amélioration du Service des Mines

et le développement de l'exploitation des richesses minérales de notre sous-sol;

6° Les *diverses Écoles et le service de l'Administration centrale des Travaux publics.*

Le **service détaché** est, aux termes du décret du 1er février 1894, la situation dans laquelle se trouvent les ingénieurs et contrôleurs des Mines qui sont attachés, à titre individuel et personnel et sur la désignation du Ministre des Travaux publics, au service des autres départements ministériels, des Gouvernements étrangers, des départements, des communes, des Chambres de Commerce, des Syndicats institués par application de la loi du 16 septembre 1807 ou des Associations syndicales autorisées en vertu de la loi du 11 juin 1865. Les principaux services dans lesquels on trouve du personnel des Mines dans cette situation sont actuellement rattachés :

Au Ministère des Colonies (service colonial);

Au Ministère de la Guerre (École polytechnique) ;

Au Ministère du Commerce (École des Arts et Métiers et Office du travail) ;

Au Ministère de l'Instruction publique (Faculté des Sciences et Bureau des Longitudes);

Aux Chemins de fer de l'État, etc.

En dehors des Services détachés, il y a des ingénieurs des Mines qui sont en congé renouvelable au service de grandes Compagnies ou d'importantes Sociétés industrielles. Leur situation est la même dans ces positions extérieures à l'Administration que celle des ingénieurs des Ponts et Chaussées dont nous avons déjà parlé. Elle offre les mêmes caractères.

TROISIÈME PARTIE

SERVICE DES CHEMINS DE FER

CHAPITRE I

ÉTUDE HISTORIQUE

Les chemins de fer ne datent que de soixante-dix ans. C'est dire que leur histoire est courte et n'a pas de longues annales. Mais ils ont pris en peu de temps un si grand et si universel développement, ils ont eu une fortune si rapide que leur Service atteint et dépasse aujourd'hui en importance et en valeur le Service des Ponts et Chaussées. Ils méritent donc à tous points de vue une étude toute spéciale, bien que ce service soit, en général, confondu avec les deux précédents.

La première ordonnance qui concéda un chemin de fer date du 26 février 1823. C'était un chemin de fer à traction de chevaux qui devait relier la Loire au Rhône, par le bassin houiller de Saint-Étienne. La concession fut accordée à dix associés et justifiait ainsi l'opération projetée : « Le commerce et l'industrie, disait-elle, retireront de grands avantages de cet établissement, particulièrement pour le transport de la houille que fournissent en abondance les contrées qu'il doit traverser. Un chemin de fer destiné au public est, comme un canal de navigation, un ouvrage d'utilité générale ; ainsi le Gouvernement peut conférer aux concessionnaires la faculté d'acquérir les terrains sur lesquels il devra être établi moyennant une indemnité préalable et à charge de se

conformer aux règles prescrites par la loi du 8 mars 1810. »

La concession fut donnée à perpétuité aux conditions suivantes exposées tout au long dans ladite ordonnance : approbation par le Gouvernement et l'Administration des Ponts et Chaussées de la direction du chemin et des ouvrages faits par la Compagnie et à ses frais pour la traversée des routes et chemins par la voie nouvelle, conservation et établissement par les soins du préfet des chemins d'exploitation rendus nécessaires par la voie nouvelle à travers les propriétés expropriées, droit d'autorisation par le Gouvernement et l'Administration des Ponts et Chaussées de toute construction ultérieure et sans indemnité de chemins de fer, routes, chemins ou canaux dans la contrée traversée par la voie nouvelle, délai d'exécution des travaux fixé au maximum de cinq ans sous peine de déchéance, transport constant fait avec exactitude et célérité de toutes sortes de marchandises, sans faculté d'en refuser aucune, et cela moyennant un droit de 1,06 centime par kilomètre et hectolitre de houille ou par kilomètre et quintal (50 kilogrammes) de toute autre marchandise. A côté de ces conditions fondamentales, il y avait quelques autres prescriptions édictées par l'ordonnance, comme le renvoi de toutes les contestations au Conseil de préfecture, la taxe entière du kilomètre appliquée à tout kilomètre commencé, l'établissement par règlement préfectoral de l'ordre de chargement, transport et déchargement des marchandises, l'imposition des terrains occupés par le chemin de fer conformément à la loi du 5 floréal an X ; l'obligation de l'affiche de l'ordonnance dans le lieu le plus apparent des magasins et des bureaux. Il est à remarquer que l'ordonnance ne parle pas du transport des personnes, qui ne paraissait pas alors devoir appartenir à ce mode de locomotion.

C'est sur des bases à peu près semblables que furent concédés divers autres chemins de fer à traction de chevaux destinés uniquement au transport des marchandises, pendant cette période de dix ans (1823 à 1833). Il faut notamment citer l'ordonnance du 7 juin 1826 qui concéda aux frères Seguin et C[ie] la concession du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, l'ordonnance du 27 août 1828 qui concéda à une Société le chemin de fer à double voie d'Andrezieux à Roanne,

et l'ordonnance du 7 avril 1830, qui concéda le chemin de fer du canal de Bourgogne à Épinac à la Compagnie des houillères d'Épinac. Ces concessions à perpétuité, sauf la dernière qui eut lieu par voie directe, se firent par voie d'adjudication au rabais. Il faut ajouter à cette innovation heureuse une seconde, l'institution d'un cahier des charges uniforme pour toutes les concessions. Ce cahier spécifiait les conditions de déchéance, de cautionnement, de contrôle, les cas et les juridictions de contestations entre la Compagnie concessionnaire et les particuliers, les cas et les juridictions de contestations entre la Compagnie concessionnaire et l'Administration. Ces deux innovations marquaient un réel progrès dans les concessions de chemins de fer, et la prévision d'une double voie dans plusieurs ordonnances indique également une amélioration dans l'établissement des voies ferrées. Mais les tarifs étaient encore très élevés, si nous les comparons aux tarifs d'aujourd'hui, puisque le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon fut concédé au tarif de 0,098 par tonne kilométrique ; de plus, il y avait un tarif unique pour toutes les marchandises, quelles qu'elles fussent, alors que chacune, pour pouvoir être transportée avantageusement à de grandes distances, doit avoir un tarif en rapport avec sa propre valeur. Cette complète méconnaissance des nécessités commerciales et la traction par chevaux qui ne tirait qu'un médiocre parti de la voie ferrée expliquent le peu de succès des chemins de fer dans les débuts et le faible crédit des Compagnies qui les entreprenaient. Le capital ne provenait que d'un public restreint et ne pouvait s'obtenir qu'à un prix élevé.

Mais, à partir de 1832, une révolution profonde se produisit dans l'industrie des chemins de fer, grâce aux découvertes de Stephenson et de Seguin, dont les premières locomotives firent leur apparition sur le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon. Le transport des personnes fut inauguré, et l'avenir des chemins de fer commença à se dessiner d'une manière précise. Le pouvoir législatif se préoccupa dès lors du nouveau mode de transport par voie ferrée, et nous allons voir à partir de ce moment se succéder les lois diverses qui ont modifié constamment le régime des concessions de chemins de fer jusqu'à aujourd'hui.

La première loi fut celle du 29 juin 1833 qui concéda à Paulin Talabot et Cie la ligne d'Alais à Beaucaire. Cette concession fut encore perpétuelle, mais elle devait être la dernière de ce genre, et l'opposition sérieuse que fit la Chambre à cette perpétuité fut un indice caractéristique. Pour la première fois dans le cahier des charges qui fut imposé à cette concession on vit apparaître une échelle de tarifs, qui était un grand progrès, toute réduite qu'elle fût :

0 fr. 10, pour la tonne kilométrique de houille;
0 fr. 15, pour la tonne kilométrique d'autres marchandises;
0 fr. 17, pour la tonne kilométrique à la remonte.

Peu de temps après, l'ordonnance royale du 16 novembre 1834 ordonnait l'adjudication au plus fort rabais de la concession du chemin de fer de Montbrison à Montrond. L'ordonnance était accompagnée : 1° d'un devis descriptif qui réglait les alignements, les courbes, les pentes, les profils, la constitution de la voie et des ouvrages ; 2° d'un cahier des charges. La concession prévoyait le chemin à simple voie, et la possibilité d'emprunter l'accotement de la route départementale de Lyon à Montbrison. Elle était donnée pour quatre-vingt-dix-neuf ans et fixait à 15 centimes par tonne kilométrique le tarif de base d'adjudication. Elle autorisait le transport de voyageurs dans des voitures spéciales, moyennant un tarif spécial qui ne devait pas dépasser 1 franc par place. Le principe de l'homologation des tarifs était déjà indiqué dans cette ordonnance puisqu'elle spécifiait que le concessionnaire pouvait baisser ses prix, mais qu'il ne pouvait plus, une fois baissés, les relever sans l'autorisation du Gouvernement. Ce qui frappe cependant le plus dans cette ordonnance, c'est moins le luxe des prescriptions que la défiance qui existait encore pour le transport par locomotive. L'ordonnance prévoyait, en effet, la traction par chevaux seulement et même interdisait l'emploi des locomotives. « Cette interdiction, disait-elle, ne pourra être levée que lorsqu'il sera bien démontré que la circulation des machines à vapeur peut être permise sans inconvénients le long des routes de terre. »

La même année, par la loi du 9 juillet 1834, fut concédée pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à Émile Péreire, la ligne de Paris à Saint-Germain. Cette loi qui ne renfermait que 5 articles ne prévoyait pas le rachat de la concession, mais elle en prévoyait la déchéance de droit si les travaux n'étaient pas commencés dans le délai d'un an et finis dans le délai de quatre ans. « De plus, disait l'article 5, si le chemin de fer n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office aux frais du concessionnaire, et la dépense sera recouvrée par rôles approuvés par le préfet. » Toutes les clauses d'exécution et d'exploitation avaient été supprimées de la loi elle-même pour être stipulées dans un cahier des charges adjoint qui, sans être aussi complet que notre cahier-type aujourd'hui en vigueur, en avait l'allure générale et en renfermait toutes les prescriptions utiles. Nous voyons apparaître dans cette concession la première distinction entre les deux parties du tarif actuel : le prix de péage et le prix de transport ; le premier correspondant à la construction même de la voie ferrée et le second correspondant à son exploitation. Un prix unique, sans distinction de classes, était prévu pour les voyageurs; mais pour les marchandises il y avait les tarifs spéciaux :

Houilles		8	centimes
Autres marchandises	3e classe	12	—
	2e —	14	—
	1re —	16	—

Bientôt après, une Société anonyme se fonda pour l'exploitation de ce chemin de fer, avec un capital social de 6 millions (12.000 actions de 500 francs). L'ordonnance du 4 novembre 1835 autorisa cette Société anonyme à devenir concessionnaire, en cédant 2.000 coupons en parts de fondateur à M. Péreire pour son apport primitif.

Cependant, le Gouvernement s'intéressait de plus en plus à l'industrie des chemins de fer dont il prévoyait l'heureuse influence au point de vue du commerce, des échanges et de la richesse publique. Il cherchait à les encourager de plus en plus et étudiait avec des crédits spéciaux les grandes lignes de

Paris à la frontière et de Paris à la mer. En 1837, il inaugura le *concours financier de l'État* en avançant 6 millions à la Compagnie des Mines de la Grand'Combe pour la ligne d'Alais à Beaucaire qui lui fut concédée par la loi du 17 juillet 1837.

Cette somme devait porter intérêt à 3 0/0 et être remboursée à des dates déterminées. Elle était garantie par hypothèques sur la ligne et sur son matériel. La même année, le Gouvernement de Juillet présenta au Corps législatif des projets de loi tendant à la construction par l'État de toutes les grandes artères de notre réseau (Paris à Lyon et à Marseille, Paris à Tours et Orléans, Paris au Havre, Paris à la frontière belge). Mais l'ensemble du projet fut repoussé parce qu'on allégua la nécessité de ménager les finances publiques et l'utilité d'un champ libre laissé à l'industrie privée. En 1838, de nouvelles concessions temporaires portant sur des lignes moins considérables furent donc accordées. Citons, notamment la concession de la ligne de Strasbourg à Bâle (6 mai 1838), de Paris au Havre et à Dieppe (6 juillet 1838), de Paris à Orléans (7 juillet 1838). Mais les événements de 1839 et de 1840 rendirent la situation difficile pour les diverses Compagnies concessionnaires, et l'État dut venir au secours de plusieurs d'entre elles qui résiliaient leur contrat ou menaçaient de sombrer. Ce secours, il le leur donna de trois manières : par une prolongation de privilège, par une garantie d'intérêt et par des prêts d'argent.

Ces trois systèmes furent l'objet de longues discussions devant les Chambres. Auquel des trois était-il préférable de s'arrêter ? Ce fut le système de la garantie d'intérêts, avec remboursement ultérieur des avances qui apparut comme le plus avantageux pour l'État et le plus propre à donner la sécurité aux Compagnies et la confiance au public. C'est effectivement ce système qui a le plus contribué au développement de notre réseau, qui a permis de desservir les provinces les plus déshéritées et qui a produit les plus heureux résultats.

Il fut inauguré pour relever la Compagnie de Paris à Orléans et celle de Strasbourg à Bâle par la loi du 15 juillet 1840. Le minimum d'intérêt garanti était de 4 0/0 pour le capital de premier établissement. Quand le produit net dépasserait

4 0/0 de ce capital, l'excédent serait uniquement employé au remboursement des avances faites par l'État. Le cahier des charges qui fut annexé à cette loi était plus complet que celui de 1834 et s'écartait peu du cahier des charges actuel, sauf des modifications de détail et de rédaction. On y trouve notamment le principe du rachat, établi sur les bases suivantes : prendre le produit net des sept dernières années d'exploitation, retrancher les deux plus faibles, faire la moyenne des cinq autres, ajouter à cette moyenne le tiers de sa valeur, si le rachat s'opère dans les quinze années qui suivent les quinze premières années de la concession, ajouter seulement le quart si le rachat s'opère entre la trentième et la quarante-cinquième année, et le cinquième s'il s'opère au-delà de la cinquantième année. Le total obtenu donne l'annuité à verser à la Compagnie jusqu'à la fin de la concession ; le rachat ne peut s'opérer dans les quinze premières années de la concession.

Cette même loi du 15 juillet 1840 affecta 24 millions à la construction par l'État des lignes de Montpellier à Nîmes et de Lille à Valenciennes. Mais l'œuvre de nos chemins de fer était, à cette époque, encore des plus précaires et, tandis que l'Europe se sillonnait de voies ferrées, nous restions réduits à quelques lignes seulement fonctionnant difficilement, au grand détriment de notre commerce et de notre industrie. Aussi la loi du 11 juin 1842 vint-elle donner un nouveau coup de fouet à l'initiative privée et s'efforça-t-elle de remédier à ce triste état de choses par de nouvelles avances faites à la spéculation. Cette loi ordonnait l'exécution des grandes artères de notre réseau actuel de chemins de fer dans les conditions suivantes : l'État prenait à sa charge les travaux d'infrastructure, c'est-à-dire ceux qui offrent le plus d'aléa, en exigeant de la part des localités intéressées un concours des deux tiers dans la dépense de l'achat des terrains. Ce concours représentait pour les communes, à cette époque, un sacrifice trop lourd et hors de proportion avec leur intérêt. Aussi fut-il purement et simplement abrogé par la loi du 19 juillet 1845. Les Compagnies concessionnaires avaient à leur charge les travaux de superstructure, le matériel et les frais d'exploitation moyennant des tarifs analogues à

ceux qui avaient été autorisés jusqu'alors. La spéculation, devant les nouveaux avantages qu'on lui offrait, reprit courage, se présenta aux adjudications qui se faisaient avec publicité et concurrence, le rabais devant porter soit sur la durée de la concession, soit sur la part de l'État dans les travaux d'infrastructure. Nos chemins de fer prirent, sous l'effet de cette loi, un développement plus considérable. De nombreuses Compagnies se fondèrent, et d'importants travaux de voies ferrées furent entrepris dans tous les coins de la France. C'est également de cette époque que date l'inauguration de notre Service de Contrôle. La loi du 15 juillet 1845 et l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui sont encore en vigueur aujourd'hui, vinrent poser les règles générales de la police, de la sûreté et de l'exploitation des chemins de fer. Au 31 décembre 1847, il y avait 4.035 kilomètres de voies ferrées concédés dont 1.824 seulement étaient livrés à l'exploitation et partagés entre vingt-deux compagnies fermières. Cette multiplicité des Compagnies à petits réseaux provenait en grande partie du système des adjudications et était un grave inconvénient pour le développement des chemins de fer, chacune de ces petites Compagnies ayant peu de ressources, peu de crédit et peu de bénéfices. De plus, le système des adjudications avait un second inconvénient plus grave encore : c'était d'amener des rabais excessifs qui entraînaient la ruine de la Compagnie qui les acceptait. Aussi plusieurs grandes lignes, telles que celles de Paris à Cherbourg et de Bordeaux à Cette, furent-elles concédées directement à des Compagnies puissantes présentant toutes les garanties désirables. Jusqu'en 1851, notre réseau n'augmenta pas sensiblement. Il faut dire, d'ailleurs, que la chute du Gouvernement de Juillet et les événements de 1848 désorganisèrent profondément les Compagnies. Plusieurs, et entre autres la Compagnie d'Orléans, durent être mises sous séquestre. La proposition du rachat de toutes les lignes par l'État fut de nouveau mise en avant ; mais elle fut repoussée. Ce fut le concours de l'État qui parut encore le système le plus avantageux et, dès 1851, ce concours réapparaît sous les diverses formes que nous lui avons déjà vu revêtir : subventions en argent, garanties d'intérêt jusqu'à concurrence

d'une certaine somme ou subventions en travaux. Ces divers avantages faits aux chemins de fer par l'État furent consacrés par une série de décrets du second Empire et par la loi du 8 juillet 1852. La durée de la concession fut portée uniformément à quatre-vingt-dix-neuf ans, et quelques lignes furent rachetées par l'État. Au commencement de 1852, il y avait environ 4.000 kilomètres concédés et 3.547 exploités, dont 383 au compte de l'État. Le tout était réparti entre vingt-sept Compagnies.

La loi de 1852, en unifiant la durée des concessions, facilita beaucoup la fusion des Compagnies entre elles, ce qui devait être un grand progrès, car ce morcellement de notre réseau en une foule de petites Compagnies entraînait des transbordements, des surcroîts de dépenses considérables, supprimait toute unité dans les tarifs et les délais de transports. Ce fut un grand service rendu à la France et à la cause des chemins de fer que cette fusion qui s'opéra de 1852 à 1857 et qui amena la formation des six grandes Compagnies actuelles qui se partagent notre réseau français :

Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ;
— du Nord ;
— de l'Est ;
— de l'Ouest ;
— du Midi ;
— d'Orléans.

A partir de ce moment, les frais généraux diminués, le service simplifié, le crédit et la force de chaque Compagnie considérablement augmentés devaient donner à l'industrie des chemins de fer un nouveau développement et, à la fin de 1857, le nombre de kilomètres concédés avait quadruplé. Il était de 16.512 kilomètres. Sur ce total un dixième à peine, soit 1.011 kilomètres, appartenait à des Compagnies secondaires. Le reste était réparti entre les six grandes Compagnies précitées.

Cependant la crise commerciale et financière qui sévit sur la France de 1857 à 1859 avait amené une dépréciation considérable des titres de chemins de fer et faillit encore être fatale à nos Compagnies. Les capitaux, qui avaient accueilli

avec faveur les obligations de chemins de fer depuis la garantie d'intérêt consentie par l'État, commençaient à avoir des craintes sérieuses et faisaient défaut. La loi du 11 juin 1859 rendit aux Compagnies l'appui moral qui allait leur manquer et les fit heureusement sortir de la crise. Cette loi divisa le réseau de chacune des grandes Compagnies en deux parties : l'ancien et le nouveau réseau. A l'ancien réseau était réservé un revenu normal, et l'intérêt ainsi que l'amortissement du capital du nouveau réseau étaient partiellement garantis par l'État. Ce prêt à long terme devait permettre aux Compagnies de se charger de nouvelles lignes vivement réclamées et réellement utiles, bien qu'elles ne dussent pas dans les débuts donner un produit rémunérateur. L'intérêt garanti était de 4 0/0, et l'amortissement assuré de 0,65 0/0 du capital employé à ce nouveau réseau ; mais les sommes ainsi avancées par l'État pour cinquante ans devaient être restituées avec un intérêt calculé au même taux, dès que le capital du nouveau réseau rapporterait un intérêt dépassant 4,65 0/0. C'est de ces conventions de 1859 que date également le cahier des charges unique et type imposé aux six grandes Compagnies et actuellement en vigueur pour toutes les concessions. En échange de la concession, le Gouvernement y exige des Compagnies de notables avantages concernant les transports militaires, le Service des Postes et Télégraphes, les transports du service pénitentiaire, etc.

Les lois des 1er et 11 juin 1863 ne firent que continuer et compléter les conventions nouvelles de 1859 et, à la fin de 1863, grâce à l'appui donné par l'État, les Compagnies de chemins de fer avaient décidément pris une assiette solide et un développement de plus en plus important. La longueur des chemins de fer concédés était, à la fin de 1863, de 20.629 kilomètres, dont 11.111 étaient classés dans le nouveau réseau.

Une nouvelle extension fut donnée aux voies ferrées par la loi du 12 juillet 1865 qui institua les chemins de fer d'intérêt local, mais qui, malheureusement, fut déviée de son but par la spéculation et produisit fort peu de résultats utiles. En 1868 et 1869, les conventions avec les grandes Compagnies furent à nouveau remaniées, et de nouvelles lignes leur furent con-

cédées. Au 1er janvier 1870, il y avait 23.400 kilomètres concédés, dont 17.464 étaient en exploitation.

De 1870 à 1875, des concessions nouvelles furent faites par des lois diverses soit aux grandes Compagnies, soit à des Compagnies secondaires. En 1878, fut créé le *réseau des chemins de fer de l'État*, qui fut en majeure partie formé par des lignes d'intérêt général ou d'intérêt local situées dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la France et rachetées aux Compagnies concessionnaires menacées de faillite ou de déchéance.

La loi du 11 juillet 1879, qui constitue ce que l'on a appelé le *programme Freycinet*, fit étendre considérablement encore le réseau des voies ferrées en déclarant de nombreuses lignes nouvelles d'utilité publique. Ces lignes nouvelles devaient être entreprises sous le régime des conventions de 1842, c'est-à-dire que l'État en prenait à ses frais l'infrastructure. Des crédits considérables furent votés, et l'exécution des travaux commença. Ces lignes qui furent construites malheureusement peu méthodiquement furent rattachées au réseau de l'État, tout en étant provisoirement affermées aux grandes Compagnies dans le réseau desquelles elles pénètrent. En général peu productives au début et d'une installation coûteuse, elles menaçaient de compromettre les finances de l'État. Il fallut alors choisir entre le rachat général des chemins de fer ou la conclusion de nouvelles conventions avec les grandes Compagnies fermières. C'est à cette dernière solution qu'on s'arrêta, et ainsi furent conclues les nouvelles conventions de 1883, sous le régime desquelles nous sommes encore. Les deux parties en présence modifièrent une fois de plus leurs situations respectives et arrivèrent à une entente par des sacrifices réciproques.

D'après ces Conventions de 1883, l'incorporation dans les grands réseaux des lignes non concédées construites, en construction ou simplement classées devait être réalisé par un concours de l'État et des Compagnies, la part contributive de l'État lui étant avancée par les Compagnies et étant remboursée par des annuités, la part des Compagnies s'ajoutant au capital garanti. La garantie d'intérêt était maintenue, mais les bases en étaient simplifiées et des mesures temporaires étaient prises pour que les charges nouvelles assumées

par les Compagnies ne l'accroissent pas dans les premières années. Ces mesures temporaires ont été depuis lors supprimées dans la plupart des réseaux par de nouvelles conventions. Ajoutons qu'aujourd'hui l'étendue des concessions des grandes Compagnies est de 37.000 kilomètres, dont 32.500 sont en exploitation.

Peu de temps auparavant, la loi du 11 juin 1880 avait modifié la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local. Cette nouvelle loi fait participer, pour égale part, les départements ou les communes intéressés et l'État pour subvenir à l'insuffisance du produit brut de ces lignes ou pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5 0/0 du capital de premier établissement.

Cette loi a permis d'établir nombre de kilomètres de chemins de fer; mais elle a donné, au point de vue financier, de médiocres résultats. Les pouvoirs publics se préoccupent de la refondre.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'histoire si courte, mais si mouvementée, de nos chemins de fer. Les conventions de 1883 réalisent-elles le régime définitif auquel, après force tâtonnements, on a, enfin, abouti ? Il serait d'autant plus hasardé de l'affirmer que ces conventions n'ont cessé d'être l'objet de très vives critiques et que des propositions de loi sont déposées au Parlement, en vue du rachat de certains réseaux et de l'exploitation des chemins de fer par l'État.

CHAPITRE II

ORGANISATION DU PERSONNEL

Le Service des Chemins de fer est identique au Service des Mines, en ce qu'il est exclusivement un Service de Contrôle et de Surveillance. Ce Service n'est pas distinct du Service général des Ponts et Chaussées dont il fait partie à titre de Service spécial. Mais il est trop important et présente des particularités trop originales au point de vue du recrutement et des fonctions du personnel pour ne pas mériter une mention à part. Il a, d'ailleurs, été distrait de la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère des Travaux publics pour faire l'objet d'une Direction spéciale qui est la troisième direction de ce Ministère et porte le nom de *Direction des Chemins de fer*. Cette importante direction a généralement à sa tête un ingénieur en chef ou un inspecteur général des Ponts et Chaussées, aidé de 2 autres ingénieurs des Ponts et Chaussées, d'un chef de bureau et d'un expéditionnaire. Elle est actuellement divisée en quatre divisions et huit bureaux (arrêté ministériel du 18 janvier 1896).

La **première division** (concessions et budget des chemins de fer) comprend deux bureaux :

Le premier est dirigé par un chef de bureau ayant sous ses ordres un sous-chef, 4 rédacteurs et 2 expéditionnaires ; il comprend dans ses attributions : les questions générales relatives à la construction des chemins de fer et aux concessions en France et en Algérie, l'étude des lignes non déclarées d'utilité publique, l'instruction des avant-projets et la déclaration d'utilité publique, la préparation des actes

de concession et de rachat par l'État, la modification des actes de concession, les chemins de fer en Algérie et les réseaux secondaires, les chemins de fer d'intérêt local, la préparation du budget de la construction des chemins de fer, les émissions d'obligations par les Compagnies d'intérêt général et d'intérêt local, le contrôle de la construction des chemins de fer industriels établis par voie de concession de l'État, la concession, la déclaration d'utilité publique et la construction des tramways.

Le second bureau, dirigé par un chef de bureau, un sous-chef, 3 rédacteurs et 2 expéditionnaires, a dans ses attributions : la vérification des comptes des Compagnies, les affaires relatives au règlement des annuités, à la garantie d'intérêt, au partage de l'État dans les bénéfices, à l'application des clauses de rachat; les règlements des subventions et garanties d'intérêt aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, la statistique financière des chemins de fer français, le répertoire de la législation, les publications concernant les différents services.

La **deuxième division** (travaux) comprend deux bureaux : le premier, dirigé par un chef de bureau, 2 sous-chefs, 8 rédacteurs et 1 expéditionnaire, a dans ses attributions : la construction des lignes nouvelles sur les réseaux de Paris-Lyon-Méditerranée, de l'Est, de l'Ouest et du Nord, les travaux à exécuter sur les lignes en exploitation de ces divers réseaux et des chemins de fer de Grande et de Petite-Ceinture, les embranchements et raccordements industriels, les demandes ayant pour objet le doublement des voies et l'établissement ou la transformation des gares, stations, haltes, arrêts et passages à niveau, les réclamations relatives aux ouvrages et installations du chemin de fer, les constructions concernant ce service. Le second bureau a les mêmes attributions pour les réseaux de l'État, du Midi, de l'Orléans et de la Corse, et est dirigé par un chef de bureau, 2 sous-chefs, 5 rédacteurs et 1 expéditionnaire.

La **troisième division** (exploitation commerciale) comprend deux bureaux. Le premier, dirigé par un chef de bureau,

1 sous-chef, 4 rédacteurs et 1 expéditionnaire, a dans ses attributions: les tarifs de grande et de petite vitesse, relatifs aux voyageurs et aux marchandises, la fixation du tarif des frais accessoires : manutention, magasinage, etc..., la fixation du tarif exceptionnel : marchandises de faible densité, finances et valeurs, animaux et objets dangereux, etc.., la fixation des délais de transport, l'examen des vœux et des réclamations concernant l'application des tarifs, les questions se rattachant à la concurrence des chemins de fer français avec les autres voies de transport, l'étude des tarifs étrangers, les travaux statistiques sur les tarifs de chemins de fer. Le second bureau, dirigé par un chef de bureau, 1 sous-chef, 2 rédacteurs, 1 expéditionnaire et 1 commis d'ordre s'occupe : des transports des administrations publiques (tarif militaire, traités spéciaux des transports de la Gerre, des Finances, etc.), des transports individuels et collectifs à prix réduits, des traités d'exploitation entre les Compagnies (gares et troncs communs), des services internationaux de navigation, des services extérieurs des Compagnies (omnibus, factage, camionnage, correspondance, réexpédition), des conventions internationales du congrès international des chemins de fer, de l'exploitation des embranchements particuliers, de la désinfection du matériel employé au transport des bestiaux, des réclamations relatives à l'insuffisance du matériel employé au transport des marchandises, des caisses de retraite de secours et de prévoyance des agents des chemins de fer; de l'inspection spéciale des chemins de fer de l'État.

La **quatrième division** (exploitation technique et statistique) comprend deux bureaux. Le premier, dirigé par un chef de bureau, 2 sous-chefs, 5 rédacteurs et 1 commis d'ordre, a dans ses attributions : la surveillance de l'exploitation technique (état de la voie et du matériel), l'application des mesures de sécurité, les plaintes, la marche des trains (trains spéciaux, trains ouvriers), les vœux et réclamations concernant le service des trains, les règlements d'exploitation, la réglementation du transport des matières dangereuses ou infectes, la réglementation des passages à niveau, la police des gares, les boîtes et appareils de secours, les accidents,

les contraventions aux règlements et à la police des chemins de fer; les suites judiciaires, les recours en grâce, les questions de voirie (alignements, plantations et autres servitudes), les pourvois du contentieux administratif devant le Conseil d'État, les rapports des agents des chemins de fer et des compagnies, la condition du travail des agents, le travail des mécaniciens et des chauffeurs. Le second bureau, dirigé par un chef de bureau, 1 sous-chef, 4 rédacteurs et 1 commis d'ordre, s'occupe de la centralisation et de la coordination des renseignements statistiques concernant la législation, la construction, l'exploitation et la situation financière des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer industriels, des embranchements particuliers, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways; de la réunion et de la publication des documents statistiques, français et étrangers, relatifs aux chemins de fer et aux tramways; de l'exécution et de la revision de la carte des chemins de fer.

A côté du Ministre et de cette Administration centrale sont placés plusieurs Comités ou Commissions permanentes. Le plus important est, sans contredit, le *Comité consultatif des Chemins de fer*, institué par le décret du 31 janvier 1878, et réorganisé par des décrets successifs dont le dernier en date est celui du 17 décembre 1895.

D'après ce dernier décret, il est composé aujourd'hui :

De 56 membres nommés par décret et de 4 membres de droit.

Les 4 membres de droit sont :

Le directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère des Travaux publics ;

Le directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics;

Le directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics;

Le directeur des Chemins de fer de l'État.

Les 56 membres nommés par décret comprennent: 15 membres du Parlement, dont 5 sénateurs et 10 députés ;

6 membres du Conseil d'État, de la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie;

2 membres de la Chambre de Commerce de Paris ;

4 membres des Chambres de Commerce des départements;

Le Président du Tribunal de Commerce de Paris ;

2 représentants du Ministère des Finances;

2 membres de la Cour des Comptes;

4 représentants du Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes;

3 représentants du Ministère de l'Agriculture ;

4 membres du Corps des Ponts et Chaussées;

1 membre du Corps des Mines;

2 représentants de l'Industrie minière;

2 représentants de la Navigation intérieure;

3 ingénieurs civils;

1 membre agrégé de l'Institut des Actuaires français;

1 membre de la Commission permanente du Congrès international des Chemins de fer;

Le Président de la Chambre syndicale des Industries diverses ;

2 ouvriers ou employés des Compagnies de Chemins de fer.

En outre, les inspecteurs généraux chargés de la direction des Services du Contrôle, de l'Exploitation des Chemins de fer ont entrée dans le Comité avec voix délibérative pour les affaires de leurs Services et voie consultative pour les autres affaires.

Un secrétaire, avec voix délibérative, et un secrétaire adjoint, avec voix consultative, sont attachés au Comité par arrêté ministériel.

Trois auditeurs du Conseil d'État, attachés à la Section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie, sont adjoints, par arrêté ministériel, au Comité, en qualité de rapporteurs pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voie consultative.

Le Comité est présidé par le Ministre des Travaux publics. Un vice-président est nommé, chaque année, par arrêté ministériel pour présider les séances en l'absence du Ministre, assurer la marche du Service et désigner les rapporteurs.

Les membres du Comité consultatif sont nommés pour deux ans. Les membres sortants peuvent être renommés. Les membres n'exerçant plus les fonctions qui ont motivé leur nomination sont immédiatement remplacés par leurs successeurs dans ces fonctions ou par d'autres membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient.

Le Comité est nécessairement consulté :

1° Sur l'homologation des tarifs;

2° Sur l'interprétation des Cahiers des Charges, des actes de concession et des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer;

3° Sur les rapports des Administrations des Chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements;

4° Sur les traités passés par les Administrations des Chemins de fer et soumis à l'approbation du Ministre;

5° Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations;

6° Sur les demandes d'établissement de stations ou de haltes sur les lignes en exploitation;

7° Sur la réclamation relative à la marche des trains;

8° Sur les causes en pétition tendant à la création de nouveaux trains.

Le Comité délibère, en outre, et fournit son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le Ministre relativement à l'établissement et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, d'intérêt local, et des tramways, notamment sur le mode à adopter pour la mise en exploitation des lignes nouvelles, sur le rachat des concessions ou la fusion des Compagnies. Il donne également son avis sur toutes les questions relatives à l'organisation, par le soin des Compagnies, des caisses de retraite, d'économats et toutes autres institutions analogues.

Le Comité délibère sur un rapport écrit, présenté par un des membres ou par un des secrétaires, ou par un des auditeurs au Conseil d'État, adjoints comme rapporteurs. Des Sous-Comités, institués par arrêtés ministériels, peuvent être chargés d'émettre, aux lieu et place du Comité, un avis sur les affaires de moindre importance. Le Comité peut, sans

l'assentiment du Ministre procéder à des enquêtes. Il entend les représentants des Administrations de Chemins de fer, ainsi que ceux du Commerce et de l'Industrie, toutes les fois qu'il le juge utile pour éclairer ses délibérations. Il les convoque soit spontanément, soit sur leur demande.

Le Comité se réunit, en dehors de la période des vacances, au moins une fois par semaine et aussi souvent que les besoins du Service l'exigent.

Les autres Commissions permanentes sont :

1° La *Commission militaire supérieure des Chemins de fer*, instituée par le décret du 5 février 1889, composée :

Du général, chef d'État-major de l'armée, président;

De l'officier général désigné pour exercer aux armées la Direction supérieure des Chemins de fer et des Étapes, vice-président ;

Du directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics;

De 2 inspecteurs généraux des Mines ou des Ponts et Chaussées;

Des commissaires techniques des 7 Commissions de réseau;

Des commissaires militaires des sept Commissions de réseau;

Du chef du bureau des Chemins de fer, à l'État-major général de l'armée;

Du sous-chef du bureau des Chemins de fer à l'État-major général de l'armée, secrétaire;

D'un officier supérieur des troupes de Chemins de fer;

D'un officier supérieur d'Artillerie ;

D'un officier de l'armée de mer.

Ces membres sont nommés par décret sur la proposition du Ministre de la Guerre. La Commission est chargée d'émettre son avis sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour les besoins de l'armée et notamment sur ce qui concerne la préparation des transports stratégiques, l'examen de toutes les lignes nouvelles ou de raccordement modifiant les lignes existantes, et de leurs aménagements principaux (quais, gares, alimentations d'eau. dépôts de machines, etc...), la détermination des conditions à

remplir par le matériel roulant en vue des transports militaires, et les modifications à apporter à ce matériel, l'instruction spéciale à donner aux troupes de toutes armes en vue des transports, les traités à passer entre les Compagnies et le département de la Guerre pour les transports militaires, les fournitures de matériel et la constitution d'approvisionnements, l'organisation, l'instruction et le mode d'emploi des troupes spéciales de chemin de fer, les mesures à prendre pour assurer la surveillance et la protection des voies ferrées et de leurs abords, les moyens de destruction et de réparation rapide des lignes.

Les directeurs des divers Services du Ministère de la Guerre peuvent être admis à la Commission à titre consultatif pour la discussion des affaires de leur ressort. La Commission peut aussi demander au Ministre de convoquer devant elle toute personne qu'elle juge utile d'entendre.

2° Le *Comité général du Contrôle des chemins de fer*, composé :

Du Ministre des Travaux publics, président;

Du directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics, vice-président;

Du directeur des Chemins de fer de l'État;

Du vice-président du Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer ;

Des directeurs du Contrôle de l'Exploitation des divers réseaux de chemins de fer;

Des inspecteurs généraux des Finances chargés du Contrôle financier des divers réseaux de chemins de fer;

D'un ingénieur ordinaire des Mines, secrétaire ;

D'un sous-chef de bureau, secrétaire adjoint.

3° Le *Comité de l'Exploitation technique des Chemins de fer*, réorganisé par le décret du 17 octobre 1891, et composé de 16 membres nommés par arrêté ministériel et de 9 membres de droit :

Les 9 membres de droit sont :

Le Ministre des Travaux publics, président;

Le directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics;

Les 7 inspecteurs généraux chargés de la direction des Services de Contrôle d'Exploitation des divers réseaux, pouvant être remplacés, en cas d'absence, par l'un des ingénieurs en chef placés sous leurs ordres qui, dans ce cas, a seulement voix délibérative pour les affaires concernant son service.

L'ingénieur ordinaire adjoint à la Direction des Chemins de fer a également entrée au Comité avec voie consultative.

Les 16 membres nommés par arrêté ministériel sont pris :

1 parmi les inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ou des Mines, vice-président ;

6 parmi les inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines ;

1 parmi les représentants de l'Administration de la Guerre ;

1 parmi les représentants de l'Administration des Chemins de fer de l'État ;

7 parmi les personnes compétentes sur les matières qui touchent à l'exploitation des chemins de fer, membres de l'Institut, ingénieurs, inspecteurs, etc...

Les concessionnaires de chemins de fer ou de tramways peuvent être admis à présenter des observations orales au Comité dans les séances où sont discutées les affaires intéressant leur entreprise. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées adjoint à la Direction des Chemins de fer et le secrétaire général de la Commission des Méthodes d'essai des matériaux de construction sont autorisés à assister aux séances du Comité en qualité d'auditeurs. Le Secrétariat du Comité est formé :

De 2 ingénieurs des Ponts et Chaussées pris pour secrétaire et secrétaire adjoint ;

D'un chef de bureau ;

D'un expéditionnaire.

Ce Comité doit donner son avis sur toutes les questions concernant la police, la sûreté, l'usage des chemins de fer et des ouvrages qui en dépendent, et notamment : sur les règlements généraux et spéciaux de l'exploitation, sur leur application et leur interprétation, sur la police des gares, des cours, le classement et la réglementation des passages à

niveau, sur l'entretien et le perfectionnement du matériel fixe et du matériel roulant, sur les modifications et améliorations à apporter dans la marche et le service des trains, sur les accidents de chemins de fer, leurs causes et les mesures préventives à prendre, sur les inventions relatives aux chemins de fer. Une section, dite de contrôle, et prise dans le sein du Comité, est chargée spécialement des mesures ayant pour objet d'améliorer le service du contrôle. Cette section est formée généralement du vice-président du Comité, des inspecteurs généraux du contrôle ou de leurs délégués, du directeur des Chemins de fer ou de son délégué, et du secrétaire du Comité. Les réunions ordinaires, soit du Comité, soit de la Section du Contrôle, ont lieu tous les quinze jours. Mais il peut y avoir des réunions extraordinaires provoquées par le Ministre ou le vice-président du Comité. Le président ou le vice-président peuvent former des Commissions spéciales pour étudier les questions soumises au Comité, et admettre dans ces Commissions des membres étrangers au Comité, et même étrangers au Corps des Ponts et Chaussées et au Corps des Mines, si ces personnes peuvent éclairer la Commission sur certains points par leurs connaissances spéciales.

4° La *Commission de Vérification des Comptes des Compagnies de Chemins de fer*, composée :

De 2 conseillers d'État dont un président ;

De 2 conseillers-maîtres à la Cour des Comptes ;

Du directeur général des Douanes ;

Du directeur des Chemins de fer ;

Du directeur du Mouvement général des fonds au Ministère des Finances ;

De 2 inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ;

Des inspecteurs généraux des Finances chargés du contrôle financier des Compagnies de chemins de fer ;

Des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ou des Mines, chargés de la Direction du Contrôle de l'Exploitation ;

20 inspecteurs des Finances sont adjoints à la Commission à titre de rapporteurs ;

10 auditeurs au Conseil d'État sont aussi adjoints à la Commission à titre de secrétaires;

Un sous-chef de bureau du Conseil d'État est secrétaire général de la Commission.

Telle est l'Administration centrale qui a pour but de centraliser toutes les affaires concernant les chemins de fer. Comme l'Administration de tous les autres Ministères, elle est recrutée spécialement par des concours publics, et son personnel de chefs, sous-chefs, rédacteurs et expéditionnaires, est généralement admis plutôt d'après ses connaissances administratives que d'après des connaissances techniques qui sont exigées d'une manière absolument élémentaire.

Mais, pour surveiller et contrôler l'exploitation des Compagnies au point de vue des intérêts qui le touchent, l'État a eu besoin d'un personnel spécial, dès qu'il a consenti à donner aux Compagnies une garantie d'intérêt ou à se charger de certains travaux dans les lignes nouvelles qu'il leur imposait. Ce personnel de contrôle a été créé lors des premières conventions approuvées par la loi du 11 juin 1842, dont l'article 9 disait: « Des règlements d'Administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police de sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances. » La loi du 15 juillet 1845 qui édicta ces mesures et dispositions fut bientôt suivie d'une ordonnance (15 novembre 1846) qui confiait la surveillance de l'exploitation: 1° aux commissaires royaux; 2° aux ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, conducteurs et gardes-mines; 3° aux commissaires spéciaux de police. Les premiers étaient chargés de faire respecter et de contrôler tous les règlements relatifs à ce qu'on appelle aujourd'hui l'exploitation commerciale (tarifs, réceptions, enregistrement, transport et remise des colis, continuité du transport dans les lignes en communication, égalité des taxes et traités des Compagnies avec les correspondances de terre et de mer, comptabilité des dépenses, recette et contrôle financier de l'exploitation. Les seconds étaient chargés de faire respecter et de contrôler tous les règlements relatifs à ce qu'on appelle aujourd'hui l'exploitation technique (état de la voie de fer,

terrassements, ouvrages d'art, clôtures, état des machines fixes et locomotives, matériel roulant). Les troisièmes étaient chargés de faire respecter et de contrôler tous les règlements relatifs à la circulation des trains (composition, départ, arrivée, marche, horaire, stationnement des trains, entrée, stationnement et circulation des voitures dans les cours et stations, admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer).

La loi du 27 février 1850 donna bientôt après à ces derniers agents le nom de *commissaires de surveillance administrative*, qu'ils ont conservé depuis. La loi de 1850 les chargeait plus spécialement de constater les crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances. Elle les plaçait sous l'autorité directe du procureur de la République, et leur donnait les pouvoirs d'officiers de police judiciaire. Le décret du 26 juillet 1852 donna également aux commissaires royaux le titre d'*inspecteurs de l'Exploitation commerciale*, qu'ils ont conservé depuis. Des décrets successifs vinrent modifier ensuite l'organisation et les fonctions de ces divers agents : le décret du 27 mars 1851 déterminant les conditions et le mode de nomination et d'avancement des commissaires de surveillance administrative, la loi du 5 juillet 1850 sur l'admission et l'avancement dans les fonctions publiques, le décret du 21 mai 1879 concernant les inspecteurs généraux du contrôle des chemins de fer en exploitation, le décret du 20 mai 1893 réorganisant le service du contrôle, le décret du 2 juillet 1894, réglant à nouveau le recrutement et l'avancement des commissaires de surveillance administrative. Tous ces divers décrets et ces diverses lois viennent d'être récemment refondus dans le décret du 30 mai 1895, qui réorganise le personnel de contrôle et de surveillance des chemins de fer sur les bases que nous allons indiquer. « Les relations d'intérêt, est-il dit dans l'exposé des motifs, qui se sont établies entre les Compagnies de chemins de fer et l'État, aussi bien que le souci de la sécurité des voyageurs et des ouvriers, ont, depuis la création même des premiers réseaux, appelé l'attention du législateur sur l'organisation du Service du Contrôle. L'expérience a démontré que la réglementation

antérieure à 1893 était impuissante à sauvegarder les droits de l'État et à prévenir les difficultés dont le développement des voies ferrées accroît sans cesse le nombre. » Le décret du 30 mai 1895 essaie donc en réorganisant le personnel et fixant exactement les fonctions de chacun de chercher à atténuer les dangers que présentent, d'une part, la progression croissante de la garantie d'intérêt au point de vue des finances de l'État et, d'autre part, les négligences du service au point de vue de la sécurité des voyageurs et des employés. Les principales innovations de ce décret portent, d'une part, sur la réorganisation du corps des contrôleurs-comptables chargés du contrôle financier dans tous les services et sur la création d'un corps de contrôleurs du travail chargés, comme l'indique leur nom, de surveiller le travail des ouvriers au double point de vue de la durée et des précautions de sécurité.

Le décret du 30 mai 1895, complété par l'arrêté du 26 octobre de la même année, répartit le personnel en quatre catégories principales :

1° Le personnel des Ponts et Chaussées et des Mines (inspecteurs généraux, ingénieurs en chef et ordinaires, conducteurs, contrôleurs des mines et commis);

2° Le personnel de l'Inspection de l'Exploitation commerciale et du Commissariat de Surveillance administrative des Chemins de fer;

3° Le personnel des Contrôleurs comptables;

4° Le personnel des Contrôleurs du travail.

Le personnel des Ponts et Chaussées et des Mines est spécialement chargé des Services du Contrôle de la Voie et des Bâtiments et de l'exploitation technique. Ayant déjà étudié longuement ce personnel, au point de vue du recrutement nous n'en reparlons pas ici.

Le personnel du Commissariat de Surveillance administrative est recruté directement par un concours public, dont le programme est fixé par décret. Un bon nombre des candidats est fourni, d'ailleurs, par les agents secondaires et les commis des Ponts et Chaussées.

Après leur admission au concours, les candidats sont nommés commissaires de 4e classe, et ils passent successivement à la 3e, 2e et 1re classe, mais il faut avoir au moins trois ans de grade dans la classe inférieure pour passer à la classe supérieure. Il y a actuellement :

76 commissaires de 1re classe;
85 — de 2e classe ;
97 — de 3e classe;
110 — de 4e classe.

Les Inspecteurs particuliers de l'Exploitation commerciale sont recrutés moitié au choix parmi les commissaires de surveillance administrative comptant au moins trois ans de service dans la première classe, et moitié par un concours public, dont le programme est fixé par décret. La plupart des candidats sont d'anciens commissaires de surveillance. administrative, des conducteurs des Ponts et Chaussées, des contrôleurs des Mines ou des officiers retraités.

Les commissaires choisis, ou les candidats reçus au concours, sont nommés inspecteurs particuliers de l'Exploitation de 2e classe. Ils ne peuvent passer de la 2e classe à la 1re classe qu'après un minimum de trois ans de service.

Les inspecteurs principaux de l'Exploitation sont pris au choix parmi les inspecteurs particuliers de 1re classe ayant au moins trois ans de grade. Ils sont nommés et promus par le Ministre des Travaux publics. Il y a actuellement:

14 inspecteurs particuliers;
7 — principaux.

Les Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale sont pris soit parmi les inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale, soit parmi les fonctionnaires du ministère des Travaux Publics, des Finances et du Commerce ayant rang de chef de bureau, soit parmi les membres des Chambres de Commerce. Ils sont nommés par décret; ils sont actuellement au nombre de 6.

Le personnel des contrôleurs-comptables est recruté à la suite d'un concours, dont le programme et les conditions sont arrêtées par le Ministre des Travaux publics, parmi

les conducteurs des Ponts et Chaussées et les contrôleurs des Mines et parmi les agents des Compagnies de Chemins de fer employés dans un service de comptabilité depuis sept années au moins. Les candidats ne sont admis au concours qu'après avoir été agréés par le Ministre, qui examine leurs états de service et leurs antécédents. Ils ne peuvent, en aucun cas, être affectés à un service de bureau ou autre, étranger à leur service particulier. Ils peuvent être mis à la disposition des inspecteurs des Finances, en vue de collaborer avec eux à la vérification des comptes des Compagnies. Ils sont divisés en trois classes. Ils débutent par la 3e classe et ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après trois années au moins passées dans la classe inférieure. Ils sont nommés et promus par le Ministre des Travaux publics et soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des Ponts et Chaussées. Il y a actuellement :

50	contrôleurs comptables	de 3e classe ;
12	—	de 2e classe ;
3	—	de 1re classe.

Le personnel des contrôleurs du travail qui est spécialement chargé de surveiller l'exécution des prescriptions réglementaires sur le travail des agents des Compagnies, la conduite et la marche des trains, le roulement des mécaniciens et chauffeurs, est recruté à la suite d'un concours dont le programme et les conditions sont arrêtés par le Ministre des Travaux publics, parmi les chefs de dépôt, sous-chefs de dépôt et mécaniciens conducteurs de trains d'un réseau de chemins de fer, ayant exercé ces fonctions pendant quinze ans au moins, et ayant des droits acquis à une pension de retraite d'une administration de chemins de fer. Les candidats ne sont admis à concourir qu'après avoir été agréés par le Ministre des Travaux publics qui examine leurs états de service et leurs antécédents. Les contrôleurs du travail sont divisés en trois classes. Il n'y en a actuellement que 9 de 3e classe. Ils sont nommés et promus par le Ministre et ne peuvent passer à une classe supérieure qu'après un minimum de trois ans passés dans la classe immédiatement infé-

rieure. Ils sont soumis, au point de vue disciplinaire, aux mêmes règles que les conducteurs des Ponts et Chaussées.

Telles sont les conditions de recrutement et d'avancement de ces quatre personnels attachés au Contrôle des Chemins de fer. Le décret de 1895 a également prévu un certain nombre de prescriptions qui leur sont communes :

1° Retraite à soixante-cinq ans d'âge ;

2° Fixation, par le Ministre des Travaux publics, des cadres, des résidences, des circonscriptions, de la répartition des affaires de chaque service entre les divers agents de ce Service et des prescriptions concernant l'exécution du service ;

3° Interdiction à tout fonctionnaire attaché au Service du Contrôle d'entrer au service d'une Compagnie avant une période de cinq ans au moins, écoulée depuis qu'il a cessé de contrôler cette Compagnie, et, réciproquement, interdiction à tout agent d'une Compagnie d'appartenir au Service du Contrôle de cette Compagnie avant une période de cinq ans au moins, écoulée depuis qu'il a cessé de servir cette Compagnie.

CHAPITRE III

FONCTIONS, MODE DE PROCÉDER ET TENUE DES BUREAUX

Les divers grands réseaux ont à leur tête, au point de vue du contrôle et de la surveillance, des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ou des Mines, qui ont le titre de *directeurs du Contrôle de l'Exploitation*, et qui centralisent dans leurs mains tous les services relatifs à ce contrôle. Il y a cependant une exception pour le Service du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à l'étude dans Paris, qui sont rattachées à la première inspection des Ponts et Chaussées.

Ces directeurs du Contrôle de l'Exploitation sont au nombre de 8, correspondant aux huit grands réseaux d'intérêt général :

État ;
Nord ;
Ouest ;
Est ;
Orléans ;
Paris-Lyon-Méditerranée ;
Midi ;
Algérie, Corse, Tunisie [1].

[1] Pour ce dernier réseau cependant l'organisation ci-après ne s'applique pas, le contrôle de ces chemins de fer, comme de ceux établis dans l'intérieur de Paris, étant réglé par un arrêté spécial du Ministre. Nous en reparlerons dans le service colonial.

Sur ce nombre, actuellement 6 sont des inspecteurs des Ponts et Chaussées et 2 des inspecteurs des Mines.

A chaque direction est adjoint un bureau dont le personnel est formé de Conducteurs, de commis des Ponts et Chaussées et des Mines.

D'après l'arrêté récent du 26 octobre 1895, le directeur du Contrôle dirigé et surveille toutes les parties du Service. Il est délégué d'une façon permanente par le Ministre des Travaux publics pour statuer sur les affaires dont la nomenclature suit lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

1° Les consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements ;

2° Les modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et chauffeurs en cours de service en dehors des revisions générales et périodiques de la marche des trains;

3° Les trains de reconnaissance et de réception sur les lignes en construction ;

4° Les trains de ballast et les trains de service sur les lignes en exploitation ;

5° Les conservations des repères ;

6° Les embranchements particuliers, approbation des projets, récolement des travaux et homologation des traités d'exploitation, sauf dans le cas où il y aurait désaccord entre la Compagnie et les intéressés, et dans le cas où l'affaire devrait être portée devant la Commission mixte des Travaux publics;

7° L'entretien et la surveillance des barrières, clôtures, haies vives, fossés, talus et plantations;

8° Les vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc...), à l'exception de celles sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par les préfets;

9° La prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour, de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués;

10° L'exécution immédiate par les Compagnies, sous ré-

serve des décisions ministérielles à intervenir, des travaux dont l'urgence est reconnue par le contrôle.

Le directeur du Contrôle adresse au Ministre un état mensuel sommaire des décisions prises ou des adhésions données par lui et conserve la faculté de consulter tout chef de Service du Contrôle sur les affaires qui lui paraîtraient motiver l'intervention de ce dernier, même si elles ne rentraient pas dans ses attributions habituelles. Il peut désigner un des chefs de Service placés sous ses ordres pour le remplacer dans la direction du Contrôle pendant ses tournées ou ses absences, et il désigne également le chef de Service appelé à remplir les fonctions de rapporteur auprès du Comité de réseau.

Pour l'exécution de ses fontions, il peut prendre connaissance par lui-même ou par les agents qu'il délègue à cet effet des registres des délibérations, livres, journaux, écritures et correspondances de la Compagnie, ainsi que de tous les documents qu'il juge nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive de la Compagnie et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes. Il assiste à toutes les séances de l'Assemblée générale de la Compagnie, ou s'y fait représenter. Il siège dans tous les Conseils, Comités et Commissions précédemment cités et siégeant au Ministère des Travaux publics dans les conditions résultant des textes organiques relatifs à ces Conseils, Comités et Commissions. Sauf décision contraire du Ministre, il a l'inspection des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par l'État et celle des Services de Contrôle des Études et Travaux exécutés par la Compagnie.

La direction du Contrôle se subdivise, pour chaque réseau, en quatre parties distinctes :

1° Le Contrôle des Études et Travaux des lignes nouvelles ;
2° Le contrôle de la Voie et des Bâtiments ;
3° Le contrôle de l'Exploitation technique ;
4° Le contrôle de l'Exploitation commerciale.

Le **contrôle des Études et Travaux des lignes nouvelles** consiste dans la surveillance et l'application de toutes les règles imposées par le cahier des charges, pour la construction de lignes neuves, de raccordements, d'embranchements et pour les travaux à effectuer sur les lignes nouvellement concédées à la Compagnie[1].

Ce service est assuré par les ingénieurs des Ponts et Chaussées (ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires, aidés par un personnel de conducteurs et de commis). Ils sont chargés d'examiner si les projets sont conformes aux prescriptions du cahier des charges, s'ils donnent satisfaction à l'intérêt public, s'ils sont convenablement étudiés, s'ils ne comportent pas de dépenses inutiles, et si les travaux sont exécutés suivant les règles de l'art. Ils donnent soit au Ministre, soit au préfet du département, leur avis sur les projets, réclamations et incidents de toute nature que peut provoquer la construction. Au commencement de chaque mois, ils fournissent au Ministre un rapport dans lequel ils indiquent les chantiers ouverts, le nombre approximatif d'ouvriers employés, la situation des ouvrages d'art qui méritent une mention spéciale eu égard à leur importance et formulent leurs appréciations sur la marche générale de l'entreprise. D'après la circulaire du 22 octobre 1885, les ingénieurs en chef doivent, pour les travaux d'infrastructure exécutés par la Compagnie au compte de l'État, en vertu des conventions de 1883, prendre connaissance des marchés et adjudications et formuler leurs observations s'il y a lieu. Ce sont aussi ces ingénieurs en chef qui procèdent aux épreuves des ouvrages métalliques, et en donnent les résultats à l'Administration supérieure, qui dirigent la remise en état des déviations des routes, chemins, canaux, ou cours d'eau, et qui concourent à la réception des lignes nouvelles. Ce service comprend le personnel suivant, pour les divers réseaux :

État : 8 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

[1] D'après l'article 1er du décret du 30 mai 1895 les réseaux secondaires d'intérêt général sont rattachés aux grands réseaux au point de vue du contrôle de l'exploitation et de l'inspection des travaux neufs.

Paris, La Roche-sur-Yon, Le Mans, Tours, Chartres, La Rochelle, Bordeaux ;

15 ingénieurs ordinaires, 51 conducteurs ou commis ;

Nord : 5 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

Paris, Beauvais, Laon, Lille, Boulogne ;

5 ingénieurs ordinaires, 10 conducteurs ou commis ;

Ouest : 12 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

Paris, Versailles, Rouen, Évreux, Alençon, Caen, Cherbourg, Nantes, Rennes, Saint-Brieuc, Quimper ;

21 ingénieurs ordinaires, 25 conducteurs ou commis ;

Est : 10 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

Paris, Épinal, Auxerre, Reims, Melun, Bar-le-Duc, Bourges, Charleville ;

12 ingénieurs ordinaires, 21 conducteurs ou commis ;

Orléans : 16 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

Paris, Versailles, Auxerre, Tours, Orléans, Limoges, Poitiers, Périgueux, Mende, Bordeaux, Angoulême, Agen, Blois, Châteauroux, Aurillac, Moulins ;

34 ingénieurs ordinaires, 264 conducteurs ou commis ;

Paris-Lyon-Méditerranée : 32 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe ;

Paris, Auxerre, Grenoble, Nice, Digne, Privas, Versailles, Dijon, Besançon, Lons-le-Saunier, Mâcon, Lyon, Vesoul, Bourg, Annecy, Chambéry, Le Puy, Gap, Valence, Avignon, Marseille, Nîmes, Draguignan ;

54 ingénieurs ordinaires, 93 conducteurs ou commis ;

Midi : 18 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

Paris, Bordeaux, Mende, Toulouse, Pau, Rodez, Tarbes, Albi, Foix, Carcassonne, Perpignan, Montpellier, Bayonne, Mont-de-Marsan ;

25 ingénieurs ordinaires, 330 conducteurs ou commis ;

Algérie, Corse, Tunisie: 12 circonscriptions dirigées chacune par un ingénieur en chef de 1re ou de 2e classe :

Alger, Oran, Philippeville, Bône, Ajaccio, Tunis ;

28 ingénieurs ordinaires, 54 conducteurs, commis ou contrôleurs des Mines.

Dans cette nomenclature, on trouve très peu d'ingénieurs et même de conducteurs distincts de ceux qui sont chargés du Service départemental ordinaire des Ponts et Chaussées. Ce sont les mêmes ingénieurs et les mêmes conducteurs qui sont chargés des deux services, excepté dans quelques cas exceptionnels où le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles est trop considérable pour ne pas exiger un service spécial distinct. Quand le directeur du Contrôle conserve dans ses attributions l'inspection de ces études et travaux de lignes nouvelles, il peut lui être adjoint un ingénieur en chef ou un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, ainsi qu'un contrôleur comptable pour collaborer à l'examen des affaires et à la vérification de la comptabilité du Service de Construction de la Compagnie. Dans ce cas, cet ingénieur adjoint est autorisé à signer les rapports qu'il fait sur ces travaux. Si le directeur du contrôle les adopte, il peut se borner à les transmettre à l'Administration centrale avec son visa, et ils peuvent être soumis sous cette forme au Conseil général des Ponts et Chaussées. Dans le cas contraire, le directeur du Contrôle y substitue ses propres rapports.

Le **Contrôle de la Voie et des Bâtiments** comprend : la surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, la vérification de la comptabilité des services de la voie, le mandatement général des dépenses du contrôle.

L'ingénieur en chef du Contrôle de la Voie et des Bâtiments est délégué pour les affaires ci-après :

1° Les projets, décomptes et récolement de tous les travaux dont la dépense totale prévue ne dépasse pas 50.000 francs, à l'exclusion de ceux qui s'appliquent à tout le réseau et de ceux qui comportent des dispositions nouvelles ou intéressant la sécurité ;

2° Les chemins d'accès des gares;

3° L'établissement des passages à niveau;

4° Le déclassement de parcelles du Domaine public (aliénation, remise aux Domaines et aux Compagnies);

5° Les servitudes légales des riverains, les alignements, les établissements, sur ou sous la voie, de conduites, canalisations et toutes les installations à l'usage des tiers;

6° La réception, le récolement et la vérification des décomptes des travaux exécutés pour le service du Ministère de la Guerre, à l'exception des travaux d'aménagement du matériel roulant;

7° Les contraventions aux règlements de la Compagnie concernant le Service de la Voie et les suites judiciaires y relatives.

Dans chaque réseau ce service est dirigé par un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées qui le centralise à Paris, et il est subdivisé en plusieurs arrondissements [1]. A la tête de chacun des arrondissements est un ingénieur ordinaire ou un conducteur faisant fonctions d'ingénieur qui est souvent un des fonctionnaires des Ponts et Chaussées du département, comme pour le service précédent. Le service de chaque arrondissement est assuré par un certain nombre d'agents secondaires qui sont :

Des conducteurs et des commis des Ponts et Chaussées;
Des contrôleurs-comptables.

La répartition entre les diverses Compagnies est à peu près la suivante:

État: 3 arrondissements : Tours, Nantes, Bordeaux;
3 ingénieurs ordinaires, 17 employés secondaires;

Nord: 3 arrondissements: Paris, Lille, Amiens;
3 ingénieurs ordinaires, 18 employés secondaires;

[1] Cet ingénieur en chef, vu l'importance du service central qu'il dirige à Paris, est presque toujours un ingénieur spécialement attaché à ce service seul.

Ouest : 4 arrondissements : Paris, Amiens, Caen, Le Mans ;
4 ingénieurs ordinaires, 20 employés secondaires ;

Est : 3 arrondissements : Paris, Nancy, Troyes ;
3 ingénieurs ordinaires, 15 employés secondaires ;

Orléans : 7 arrondissements : Paris, Tours, Nantes, Périgueux, Bordeaux, Toulouse, Clermont-Ferrand ;
7 ingénieurs ordinaires, 42 employés secondaires ;

Paris-Lyon-Méditerranée : 7 arrondissements : Paris, Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble, Montpellier, Marseille ;
7 ingénieurs ordinaires, 40 employés secondaires ;

Midi : 3 arrondissements : Bordeaux, Toulouse, Montpellier ;
3 ingénieurs ordinaires, 20 employés secondaires ;

Algérie, Corse, Tunisie : Ce service est pour ce réseau réuni au Service du Contrôle de l'Exploitation technique.

L'ingénieur en chef du Contrôle de la Voie et des Bâtiments adresse au directeur du Contrôle un état mensuel sommaire des affaires qu'il a traitées par délégation. Il est chargé pour son Service de la vérification de tous les frais de déplacements et de tournées des fonctionnaires et agents placés sous ses ordres, ainsi que de l'envoi au préfet et à l'Administration des états qui s'y rapportent. Il prépare les feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres et les propositions à faire en sa faveur et transmet ces feuilles au directeur du Contrôle. Il traite directement avec les chefs de Service de la Compagnie toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du Contrôle auprès du directeur de la Compagnie.

Les contrôleurs-comptables sont sous les ordres du chef de Service qui les met, au besoin, à la disposition des ingénieurs. L'un d'eux est spécialement attaché au chef de service. Ils doivent vérifier sur place et à l'improviste, dans les bureaux, la comptabilité de tous les Services des Compagnies, pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes et surtout toujours rapprocher le fait comptable

de l'opération comptable à laquelle il a donné lieu. Chaque mois, les contrôleurs-comptables se rendent dans l'un des bureaux de la Compagnie placés sous leur surveillance. Ils examinent les livres ou pièces de dépenses ou de recettes en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des opérations dans le mois écoulé. Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui est transmis au Ministre par le chef de Service. Ils sont chargés, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, de réunir et de tenir à jour les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la Compagnie en vue d'assurer les Services de Construction, d'Exploitation et de Traction soit dans les bureaux de l'Administration centrale, soit dans les gares, les trains, les dépôts, les remises, les magasins, les ateliers, etc., etc. ;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces différents Services ;

3° Des règles et usages adoptés par la Compagnie en matière de comptabilité.

Ils ont, en outre, pour mission :

1° De contrôler les inventaires du matériel de toute espèce, de renseigner leurs chefs hiérarchiques sur l'importance des travaux exécutés, de constater, au moyen d'épreuves sur les registres tenus par les agents de tous grades, si la comptabilité est régulièrement tenue, si l'imputation donnée par la Compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux instructions ministérielles;

2° De vérifier les estimations, décomptes et renseignements statistiques fournis par la Compagnie.

Le **Contrôle de l'Exploitation technique** comprend :

La surveillance du matériel, de la traction, du mouvement des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces Services et la surveillance de l'exécution des prescriptions réglementant le travail des agents.

L'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique est désigné pour les affaires ci-après :

1° La classification et la réglementation des passages à niveau;

2° Les boîtes de secours;

3° Les réception, récolement et vérification des décomptes des travaux d'aménagement du matériel roulant, pour le service du Ministère de la Guerre;

4° Les modifications partielles aux Services d'hiver et d'été de la marche des trains, à l'exclusion de celles qui intéressent un autre réseau; lorsque ces modifications porteront sur le service des voyageurs, le Contrôle de l'Exploitation commerciale sera nécessairement consulté;

5° Les trains spéciaux;

6° Les accidents de toutes natures à l'exception des déraillements en pleine voie et collision de trains;

7° Les contraventions aux règlements de la Compagnie, concernant l'exploitation et la traction, et les suites judiciaires y relatives;

8° Les réclamations et plaintes des particuliers au sujet des retards de trains, des correspondances de trains, du service des agents de l'Exploitation et de la Traction, et tout ce qui ne concerne pas le Contrôle commercial.

Ce service est également, pour chaque réseau, centralisé à Paris et a à sa tête un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ou des Mines de 1re ou de 2e classe uniquement attaché à ce Service. Il est ensuite subdivisé en plusieurs arrondissements ayant à leur tête un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ou des Mines, ou un conducteur faisant fonctions d'ingénieur. Mais ce dernier cas est infiniment plus rare dans ce service que dans le précédent. Cet ingénieur ordinaire est presque toujours spécialement attaché au contrôle des chemins de fer, et ses attributions ne sont pas confondues avec ses fonctions du service départemental, comme dans le service précédent. Le personnel secondaire est formé de :

Conducteurs et commis des Ponts et Chaussées;
Contrôleurs et commis des Mines;
Contrôleurs-comptables;
Contrôleurs du travail.

Il faut ajouter que le personnel des Mines est pris dans ce service, de préférence au personnel des Ponts et Chaussées, et que, d'après le décret de 1895, ce dernier n'y est pris qu'à défaut de l'autre.

Pour les différents réseaux, nous retrouvons la plupart des arrondissements signalés dans le service précédent :

État : 3 arrondissements : Tours, Nantes, Bordeaux :

2 ingénieurs ordinaires des Mines ;
1 — des Ponts et Chaussées ;
7 contrôleurs des Mines ;
3 — comptables ;
3 — du travail ;
5 conducteurs des Ponts et Chaussées ;
6 commis —

Nord : 4 arrondissements : Paris, Amiens, Lille, Valenciennes :

4 ingénieurs ordinaires des Mines ;
10 contrôleurs des Mines ;
4 — comptables ;
3 — du travail ;
2 conducteurs des Ponts et Chaussées ;
11 commis —

Ouest : 3 arrondissements : Paris, Rouen, Le Mans :

3 ingénieurs ordinaires des Mines ;
13 contrôleurs des Mines ;
4 — comptables ;
3 — du travail ;
2 conducteurs des Ponts et Chaussées ;
7 commis —

Est : 3 arrondissements : Paris, Nancy, Clermont :

2 ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées ;
1 — des Mines ;
12 contrôleurs des Mines ;
4 — comptables ;

3 contrôleurs du travail;
3 conducteurs des Ponts et Chaussées;
4 commis —

Orléans : 8 arrondissements : Paris, Tours, Nantes, Bourges, Périgueux, Bordeaux, Toulouse, Clermont-Ferrand :

2 ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées;
6 — des Mines;
16 contrôleurs des Mines;
8 — comptables;
7 — du travail;
4 conducteurs des Ponts et Chaussées;
10 commis — .

Paris-Lyon-Méditerranée : 7 arrondissements : Paris, Dijon, Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble, Montpellier, Marseille :

7 ingénieurs ordinaires des Mines;
16 contrôleurs des Mines;
8 — comptables;
7 — du travail;
5 conducteurs des Ponts et Chaussées;
13 commis —

Midi : 3 arrondissements : Bordeaux, Toulouse, Montpellier :

3 ingénieurs ordinaires des Mines;
8 contrôleurs des Mines;
2 — comptables;
3 — du travail;
4 conducteurs des Ponts et Chaussées;
9 commis —

Algérie, Corse, Tunisie : 1 arrondissement à Oran pour la Compagnie de l'Ouest-Algérien. Pour les autres chemins de fer algériens, ce Service est rattaché aux deux précédents Services sous le nom de *Contrôle de l'exploitation technique.*

L'ingénieur en chef du Contrôle de l'Exploitation technique a les mêmes attributions que l'ingénieur en chef du Contrôle des Voies et Bâtiments :

1° Au point de vue de l'état mensuel des affaires qu'il a traitées par délégation;

2° Au point de vue de la vérification des frais de déplacement et des tournées des agents placés sous ses ordres ;

3° Au point de vue des feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres ;

4° Au point de vue des affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du Contrôle auprès du directeur de la Compagnie.

Les contrôleurs-comptables mis sous les ordres du chef du Contrôle de l'Exploitation technique ont dans ce Service les mêmes attributions que nous avons signalées dans le Service précédent et nous n'y revenons pas.

Les contrôleurs du travail sont répartis dans le Service de l'Exploitation technique, aussi bien dans les services centraux que dans les Services locaux. Ils sont chargés de réunir et de tenir à jour tous les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la Compagnie, afin d'assurer les Services de la Traction ;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces Services.

Ils visitent les gares, les dépôts, les magasins, les remises, les ateliers de la Compagnie, etc..., et ils doivent :

1° Constater si le service des agents est organisé et affiché dans les gares, stations et haltes, dans les cabines et postes d'aiguilleurs et les dépôts ;

2° Vérifier dans leurs tournées, en s'aidant des roulements, bulletins de traction, journaux des conducteurs des trains, registre des retards, si le travail des agents s'effectue conformément à l'organisation arrêtée et si la marche des trains est régulière.

Ils fournissent un relevé de leurs vérifications et signalent les infractions aux prescriptions réglementaires sur le travail des agents de la Compagnie, comme sur toutes les questions pouvant intéresser particulièrement la sécurité des voyageurs et l'entretien du matériel roulant. Ils en rendent compte dans

un rapport ou procès-verbal qui constitue la base de l'instruction au premier degré.

Aux agents du Service du Contrôle de l'Exploitation technique appartiennent également toutes les affaires d'ordre général concernant le personnel de la Compagnie (caisses de retraite, de prévoyance, de secours, etc., etc...).

Le **Contrôle de l'Exploitation commerciale** comprend :

L'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, l'examen des budgets des Compagnies et la vérification de la comptabilité des Services, ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles.

Le chef du service commercial est délégué pour les affaires ci-après :

1° Les additions de parcours dans les tarifs des billets d'aller et retour, de bains de mer, d'excursions, etc., etc., lorsque les conditions d'application de ces tarifs ne sont pas modifiées ;

2° Les traités de correspondance, de réexpédition, de factage et camionnage, d'omnibus, etc., etc.

3° La police des gares et cours des gares, l'autorisation de ventes de livres, journaux, comestibles et objets divers, l'établissement des buffets ou autres industries dans les stations ;

4° Les pétitions et propositions relatives à des changements de dénominations des gares et haltes ;

5° Les réclamations et plaintes des particuliers au sujet des avaries, retards, détaxes, etc., etc., du service des agents et correspondants de la Compagnie au point de vue commercial.

Le Service du Contrôle de l'Exploitation commerciale est dirigé par un contrôleur général qui centralise le service à Paris et dont nous avons indiqué plus haut les conditions de recrutement. Il est nommé par décret. Il est spécialement chargé :

1° De la surveillance générale du service ;

2° De l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires, des vœux et réclamations y relatifs ;

3° De toutes les questions économiques et commerciales

intéressant le réseau, le trafic international et la concurrence des autres voies de transport;

4° Des traités de répartition du trafic;

5° De la police des gares et des cours des gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement et surveillance des buffets et autres industries dans les stations;

6° Des questions de publicité;

7° De la délivrance et de l'utilisation des permis de circulation, des bons de réductions et des billets de place;

8° De l'examen des budgets de la Compagnie et de la vérification de la comptabilité ne rentrant pas dans les attributions des autres Services du Contrôle.

En outre, le contrôleur général traite et renvoie aux préfets les affaires de son Service sur lesquelles ces magistrats sont appelés à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845 et des règlements en vigueur; il constate le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation et présente, en fin d'exercice, le rapport annuel sur la gestion financière et commerciale du réseau. Enfin, il donne son avis sur:

1° Les règlements de la Compagnie dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence;

2° Les émissions d'obligations et la question de garantie d'intérêts et de partage des bénéfices avec l'État;

3° Sur les questions intéressant son Service dans les séances du Comité consultatif des Chemins de fer.

Comme chef de Service, le contrôleur général a les mêmes attributions que les autres chefs de Service :

1° Au point de vue de l'état mensuel des affaires qu'il a traitées par délégation ;

2° Au point de vue de la vérification des frais de déplacement et des tournées des agents placés sous ses ordres;

3° Au point de vue des feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres. Cependant pour les commissaires de surveillance administrative, les feuilles signalétiques et les propositions à faire sont arrêtées au premier degré par les

ingénieurs et les inspecteurs, au deuxième degré par les ingénieurs en chef et le contrôleur général;

4° Au point de vue des affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle du directeur du Contrôle auprès du directeur de la Compagnie.

Le Service du Contrôle de l'Exploitation commerciale est subdivisé, pour chaque réseau, en un certain nombre de circonscriptions à la tête de chacune desquelles est un inspecteur particulier ou un inspecteur principal. Les inspecteurs principaux ont dans leurs attributions, outre les affaires intéressant leur circonscription, les questions d'ordre général.

Enfin, des *commissaires de surveillance administrative* sont adjoints dans toutes les circonscriptions aux inspecteurs de l'Exploitation commerciale, et ils jouent à côté d'eux le même rôle que les conducteurs des Ponts et Chaussées et les contrôleurs des Mines dans les autres Services à côté des ingénieurs ordinaires. Ces derniers agents forment donc ce que l'on pourrait appeler le personnel secondaire du Service du Contrôle de l'Exploitation commerciale.

Institués par la loi du 27 février 1850, ils ont été réorganisés par le décret du 2 juillet 1894, complété par l'arrêté ministériel du 27 novembre 1894.

Ils sont recrutés par voie de concours. Un arrêté ministériel fixe les conditions du concours et la liste des candidats admis à y prendre part. Les candidats doivent être Français, avoir vingt-cinq ans au moins et trente ans au plus. Cette limite est reportée à trente-cinq ans pour les agents du Ministère des Travaux publics comptant au moins cinq ans de services admissibles pour la retraite et à cinquante ans pour les officiers retraités des armées de terre et de mer. Nul ne peut être admis à concourir plus de trois fois.

Le concours consiste en épreuves écrites portant sur :

La rédaction de procès-verbaux et de rapports sur des affaires de service;

Les notions d'arithmétique, de géométrie et de mécanique;

La géographie de la France;

La législation des chemins de fer, les notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

Les commissaires de surveillance administrative sont divisés en quatre classes correspondant aux appointements suivants :

1re classe	3.200
2e classe	2.700
3e classe	2.300
4e classe	2.000

Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont également répartis dans chacune des quatre classes de leur grade.

Indépendamment de leur traitement, les commissaires peuvent recevoir, s'il y a lieu, des indemnités de résidence, des frais de repas et de découchers fixés par arrêtés ministériels.

En outre, des contrôleurs-comptables sont adjoints au contrôleur général, comme aux autres chefs de Service. Ils ont, dans le Service de l'Exploitation commerciale, les mêmes attributions que nous avons indiquées plus haut dans les autres Services, et nous n'y revenons pas. Actuellement le personnel se répartit ainsi dans les divers réseaux :

État :

1 inspecteur principal (Tours);
2 — particuliers (Tours et Paris);
29 commissaires.

Nord :

1 inspecteur principal (Paris);
1 — particulier (Paris);
33 commissaires.

Ouest :

1 inspecteur principal (Paris);
2 — particuliers (Paris et Rennes);
48 commissaires.

Est :

1 inspecteur principal (Paris);
1 — particulier (Paris et Nancy);
40 commissaires.

Orléans :

1 inspecteur principal (Paris);
3 — particuliers (Paris, Orléans, Bordeaux);
61 commissaires.

Paris-Lyon-Méditerranée :

1 inspecteur principal (Paris) :
5 — particuliers (Paris, Lyon, Avignon, Marseille);
108 commissaires.

Midi :

1 inspecteur principal (Bordeaux);
1 — particulier (Toulouse);
33 commissaires.

Algérie, Corse, Tunisie :

1 contrôleur général (Paris);
4 — particuliers (Oran, Alger, Constantine, Marseille);
24 commissaires.

Enfin, le **Contrôle des voies ferrées des quais des ports maritimes de commerce desservis par la Compagnie** comprend l'application de tous les règlements relatifs aux voies ferrées des ports, au point de vue des travaux, du commerce, de la police et de la surveillance des ports.

Ainsi ce Service se divise actuellement en :

Contrôle commercial;
Contrôle technique;
Surveillance commerciale;
Police.

Tout le Service est centralisé dans les mains du Directeur du Contrôle du réseau, où se trouve le port considéré. Le

Contrôle commercial est exercé par le Contrôleur général et les inspecteurs principaux et particuliers de la circonscription correspondante ; le *Contrôle technique*, par les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées attachés au service du port ; la *Surveillance commerciale*, par les commissaires de surveillance de la circonscription correspondante ; et la *Police*, par les officiers et maîtres du port.

Les ports maritimes de commerce dont les quais ont des voies ferrées sont ainsi répartis entre les divers réseaux :

État :

La Rochelle ; — La Pallice ; — Rochefort ; — Tonnay-Charente ;

Nord :

Abbeville ; — Boulogne-sur-Mer ; — Calais ; — Dunkerque ; — Gravelines ; — Saint-Valéry-sur-Somme ; — Le Tréport ;

Ouest :

Brest ; — Caen ; — Cherbourg ; — Dieppe ; — Fécamp ; — Granville ; — Le Havre ; — Honfleur ; — Isigny ; — Le Légué ; — Pont-Audemer ; — Redon ; — Rouen ; — Saint-Malo-Saint-Servan ; — Trouville ;

Orléans :

Bordeaux ; — Lorient ; — Nantes ; — Saint-Nazaire ;

Paris-Lyon-Méditerranée :

Arles-Trinquetaille ; — Cette ; — Marseille ; — Saint-Louis-du-Rhône ; — Roanne ;

Midi :

Bayonne ; — Bordeaux ; — Le Boucau ; — Cette ; — Port-Vendres.

« Les ingénieurs en chef des Services de Port de mer, dit dans son article 12 l'Arrêté ministériel du 26 octobre 1895, sont consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service ; ceux des Services de Navigation sur les tarifs qui peuvent être de nature à influer sur le trafic des voies

navigables situées dans leur circonscription ; et ceux des Mines chargés d'un arrondissement de service ordinaire, sur les tarifs qui intéressent le transport des produits miniers de leur région. L'inspecteur général provoque l'avis de ces divers fonctionnaires. Le contrôleur général résume ensuite l'instruction dans un rapport ou avis d'ensemble qu'il transmet, avec le dossier de l'affaire, à l'inspecteur général directeur du Contrôle... »

Tels sont dans leurs grandes lignes les divers Services du Contrôle pour chaque grand réseau et les fonctions des divers agents attachés à ces Services. Le décret du 30 mai 1895, complété par l'Arrêté ministériel du 26 octobre de la même année a fixé, en outre, les conditions des tournées des divers agents et les prérogatives du Comité du Réseau qui assurent pour chaque grande Compagnie le fonctionnement général du Contrôle.

Le directeur du Contrôle doit inspecter, au moins une fois par an, les principales entreprises des travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau, et il doit faire à des dates indéterminées, des tournées pour vérifier, sur place, le fonctionnement de l'Exploitation des chemins de fer et le service des agents du Contrôle.

Les ingénieurs en chef et le contrôleur général doivent visiter, au moins une fois par an, les principales lignes et gares du réseau.

Les ingénieurs ordinaires et les inspecteurs de l'Exploitation commerciale doivent visiter, au moins une fois par trimestre, les lignes de quelque importance et, une fois au moins par semestre, toutes les lignes de leur arrondissement.

Les conducteurs des Ponts et Chaussées, les contrôleurs des Mines et les commissaires de Surveillance administrative doivent visiter toute leur circonscription au moins une fois par mois.

Les contrôleurs du travail doivent fréquemment accompagner les mécaniciens sur leurs machines et visiter, autant que possible, une fois par an, les dépôts et ateliers du réseau, ainsi que les dortoirs et réfectoires y attenant.

Quant aux contrôleursc-omptables, ils doivent faire des tournées mensuelles dans tous les bureaux placés sous leur surveillance.

Le *Comité de Réseau* est formé dans chaque réseau:

Du directeur du Contrôle, président ;

Des ingénieurs en chef et du contrôleur général, chefs des divers Services du Contrôle, ayant voix délibérative ;

D'un inspecteur principal ou, à son défaut, d'un des ingénieurs ordinaires du Contrôle, secrétaire, ayant voix consultative ;

Des inspecteurs des Finances chargés de la vérification des comptes de la Compagnie, ayant voix délibérative ;

S'il y a lieu, de l'inspecteur général chargé de l'inspection des Études et Travaux des lignes neuves, ou l'ingénieur en chef adjoint pour ce Service au directeur du Contrôle, avec voix délibérative.

Ce Comité s'occupe de toutes les questions intéressant le contrôle dela Compagnie dans tous les Services, et il présente notamment, chaque année, un rapport sur les résultats de la gestion de la Compagnie dans l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

Disons, enfin, pour terminer cette rapide revue des divers Services de Contrôle des chemins de fer, que le Service spécial des Voies ferrées de Paris, rattaché, comme nous l'avons déjà dit, à la première inspection du Service ordinaire départemental des Ponts et Chaussées, se compose :

D'un Contrôle des Études et Travaux de la voie divisé en deux arrondissements ;

D'un Contrôle de l'Exploitation et de la Traction et Contrôle commercial en un seul arrondissement.

A la tête de chacun des deux premiers arrondissements, est un ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées. A la tête du second contrôle est un ingénieur ordinaire des Mines.

Les bureaux du premier contrôle sont formés par 3 conducteurs et 1 commis des Ponts et Chaussées.

Les bureaux du second contrôle sont formés par 1 contrôleur des Mines, 1 commis et 2 commissaires de Surveillance administrative.

CHAPITRE IV

SERVICE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Nous ne pouvons pas quitter le Service des Chemins de fer d'intérêt général sans dire un mot du Service spécial des Chemins de fer de l'État. Ce réseau mérite une mention particulière, car il est non seulement contrôlé, mais aussi administré directement par l'État, ce qui le distingue totalement des réseaux concédés aux Compagnies.

En 1878, comme nous l'avons dit plus haut, fut créé le réseau des chemins de fer de l'État.

La loi du 18 mai 1878 approuva le rachat de certaines lignes secondaires d'intérêt général ou d'intérêt local situées dans l'ouest et le sud-ouest de la France, et autorisa le Ministre des Travaux publics à en assurer l'exploitation provisoire à l'aide de tels moyens qu'il jugerait le moins onéreux pour le Trésor. Néanmoins les lignes dont l'État avait pris la charge étaient, en grande quantité, isolées et noyées au milieu des lignes des grandes Compagnies, et formaient un réseau fort enchevêtré, d'une exploitation, par ce fait, difficile et très onéreuse. Les conventions de 1883 ont permis de débrouiller ce chaos et de constituer, par une série d'échanges avec les Compagnies voisines, un réseau d'État homogène qui pourrait à la rigueur se transformer du jour au lendemain en une Compagnie nouvelle. A la fin de 1894, ce réseau comprenait environ 3.000 kilomètres dont 2.631 livrés à l'exploitation.

Le Service des Chemins de fer de l'État forme un Service particulier, sorte d'annexe de l'Administration des Travaux publics et de l'Administration des Finances, fonctionnant à côté d'elles d'une manière indépendante et sans autre lien

que celui d'un contrôle exact et rigoureux. Le décret du 25 mai 1878, qui en organisa l'administration générale, donna la direction de ce Service à un Conseil d'Administration de 9 membres nommés par décrets et présidé par le Ministre des Travaux publics. Le nombre des membres fut plus tard porté à 12 par le décret du 18 février 1882. Ce Conseil d'Administration avait toutes les attributions relatives à la direction de l'exploitation. Il avait notamment le pouvoir de nommer et de révoquer, sur la proposition du Directeur, tous les agents et employés, de fixer ou modifier les tarifs de toute nature, sous réserve de l'homologation ministérielle, d'approuver les règlements relatifs à l'organisation du Service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances, d'approuver les marchés et traités relatifs aux divers Services, de diriger l'administration financière conformément aux règles posées par un décret spécial à ce Service, d'autoriser toutes les actions judiciaires. La direction des Services administratifs et techniques était confiée à un Directeur général. Mais le Directeur, qui était nommé par décret sur la proposition du Ministre des Travaux publics après avis du Conseil, était entièrement sous la dépendance du Conseil d'Administration et n'avait que des attributions pour ainsi dire passives. « Le Directeur, dit l'article 6 du décret, sera choisi parmi les membres du Corps des Ponts et Chaussées ou des Mines. Il assistera aux séances du Conseil d'Administration avec voix consultative. Il aura sous ses ordres le personnel des divers Services, à l'exception de ceux qui relèvent directement du Conseil. Il exercera, en matière financière, les attributions déterminées par le décret spécial prévu à l'article 10. Il passera les marchés et les traités, consentira à des transactions et suivra les actions judiciaires, en exécution des délibérations du Conseil d'Administration. Il fera tous actes conservatoires. Il signera la correspondance. »

« Cette Administration directrice, dit l'exposé des motifs du décret du 10 décembre 1895, n'avait pas de raison d'être dans un réseau qui appartenait à l'État, et la délégation des pouvoirs du Ministre responsable devant le Parlement à un Conseil inamovible, en fait sinon en droit était contraire au

principe même de la responsabilité ministérielle et de l'autorité que le Ministre doit conserver sur la gestion de ce réseau. Il était rationnel d'établir un régime définitif sur des bases nouvelles qui remédierait à ces inconvénients, et c'est ce but qu'a cherché à atteindre le décret du 10 décembre 1895, qui a réorganisé l'Administration des chemins de fer de l'État. »

D'après ce décret, le réseau des chemins de fer de l'État est administré par un Directeur relevant du Ministre des Travaux publics et nommé par décret. Tous les pouvoirs attribués par les décrets antérieurs au Conseil d'Administration lui sont dévolus, avec certaines restrictions et modifications toutefois qui sont les suivantes :

Le Directeur est assisté par un Conseil qui prend le nom de *Conseil du réseau de l'État*. Ce Conseil, dont la composition est fixée par décret et le fonctionnement déterminé par arrêté ministériel, est appelé à donner son avis :

1° Sur les tarifs de toute nature ;

2° Sur les règlements relatifs à l'organisation du Service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances ;

3° Sur la gestion financière, conformément aux règles posées par le décret spécial à ce Service ;

4° Sur les marchés et traités relatifs aux divers Services ;

5° Sur toutes actions judiciaires.

L'avis du Conseil est joint aux propositions du Directeur dans les affaires qui, aux termes des lois et règlements, doivent être soumises à l'approbation ministérielle. Il est visé dans la décision du Ministre.

Le *Conseil du réseau de l'État* a été organisé par le décret du même jour (10 décembre 1895) de la manière suivante :

Il est composé de 10 membres nommés par décret sur la proposition du Ministre des Travaux publics, et choisi dans les catégories suivantes :

1 membre du Conseil d'État ;

2 membres du Corps des Ponts et Chaussées ou des Mines ;

2 fonctionnaires du Ministère des Finances, dont un inspecteur des Finances ;

1 représentant du Ministère de l'Agriculture ;

1 ingénieur civil ;

2 membres des Chambres de Commerce appartenant à la région desservie par le réseau de l'État.

Le Conseil est présidé par le Directeur des chemins de fer de l'État. Un vice-président est désigné chaque année par le Ministre pour suppléer le président, en cas d'absence.

Les membres du Conseil sont nommés pour quatre ans, et sont renouvelés par moitié tous les deux ans, au 1er janvier.

Les membres sortants peuvent être réélus. Les membres qui n'exerceront plus les fonctions qui ont motivé leur nomination cesseront de plein droit de faire partie du Conseil et seront immédiatement remplacés par des membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient. Pour le premier renouvellement, qui aura lieu au 1er janvier 1898, les cinq membres à élire seront désignés par voie de tirage au sort. Les renouvellements ultérieurs se feront conformément à l'article précité du décret.

Quant à l'organisation même du Service, elle comprend :

1 chef de l'exploitation, ayant dans ses attributions le Service commercial ;

1 ingénieur en chef du Matériel et de la Traction ;

1 ingénieur en chef de la Voie et des Bâtiments, également chargé des travaux de superstructure pour les lignes à mettre en exploitation.

Les ingénieurs, inspecteurs, sous-inspecteurs, chefs de traction, chefs de dépôt, et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureaux des services sédentaires de la direction et de l'exploitation sont nommés, promus aux différentes classes de leur grade ou révoqués par le Ministre sur la proposition du Directeur. Le Directeur statue sur la nomination, l'avancement et la révocation des autres agents, ainsi que sur toutes les mutations de personnel sans distinction.

Au point de vue de l'exploitation même du réseau, elle continue de s'effectuer conformément aux lois et règlements en vigueur, suivant les prescriptions du Cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875. Les recettes brutes relevées par ligne ou par groupe de lignes doivent être régulièrement publiées par

semaine, et l'organisation du service financier reste régie par le décret du 25 mai 1878.

Des arrêtés spéciaux du Ministre, rendus sur la proposition du Directeur, déterminent :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles, attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des membres du Conseil ;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du Service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 0/0 de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent pas les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs.

Le réseau d'État est soumis à une inspection identique à celle qu'exercent sur les autres réseaux d'intérêt général, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, les fonctionnaires et agents du contrôle relevant de l'Administration centrale des Travaux publics.

La caisse de retraite est gérée, sous l'autorité du Ministre, par un Comité de cinq membres. Ce Comité comprend le Directeur des Chemins de fer de l'État, président de droit et quatre autres membres nommés par décret et choisis parmi les membres du Conseil et les agents intéressés. Ce Comité possède les pouvoirs les plus étendus pour la gestion de la caisse des retraites, sauf pour les acquisitions et aliénations de valeurs mobilières et immobilières qui doivent être soumises à l'approbation du Ministre.

Les fonctionnaires du Corps des Ponts et Chaussées ou du Corps des Mines attachés au Service des Chemins de fer de l'État sont considérés comme étant en service détaché. D'après l'*Annuaire* de 1896, on peut relever dans ce Service :

1 inspecteur général des Ponts et Chaussées ;

1 ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ;

8 ingénieurs ordinaires ;

13 conducteurs.

QUATRIÈME PARTIE

CHAPITRE I

SERVICE DÉPARTEMENTAL

Lors de leur création, les départements n'étaient « que des sections d'un même tout qu'une administration uniforme devait embrasser dans un régime commun ». (Instruction du 12 janvier 1790.) Ils n'avaient pas de personnalité morale; leurs dépenses se confondaient avec les dépenses publiques de la République, et il résultait de là, comme l'a fort bien dit M. Dufour dans son *Droit administratif*, qu' « il n'y avait pas de travaux publics d'utilité départementale, c'est-à-dire exécutés par le département faisant acte de personne civile et agissant dans la sphère d'action qui lui est propre ». Cependant, nous avons vu déjà sous l'ancien régime la tendance qu'avait le pouvoir royal à imposer des charges spéciales aux provinces pour l'exécution des travaux qui les intéressaient directement. Cette tendance se continua après la Révolution, et les travaux publics intéressant certains départements plus spécialement que l'ensemble du territoire français furent de bonne heure soumis à certaines règles spéciales ayant le double but d'en faire supporter la dépense par les habitants de ces départements et, comme mesure corrélative, d'en remettre le contrôle aux représentants de ces habitants.

L'article 30 de la loi du 16 septembre 1807 divise les travaux exécutés par l'Administration en trois classes : les travaux généraux, départementaux et communaux, et les qualifie d'une manière commune de travaux publics, et la loi du

24 pluviôse an XII portait que les travaux à la charge des départements « seraient évalués par devis, adjugés au rabais et ensuite faits, reçus et payés, comme les travaux publics nationaux, sous l'inspection gratuite d'un ingénieur du département et sous la surveillance du préfet ». Mais déjà, en 1811, un décret du 9 avril concédait gratuitement aux départements les édifices et bâtiments nationaux occupés par des services publics, tels que les maisons centrales de détention, les Cours impériales, préfectures, casernes, prisons, tribunaux, et leur imposait, en revanche, l'obligation d'en supporter à l'avenir les réparations.

Ce décret instituait donc le Service des Travaux relatifs aux édifices et bâtiments départementaux. Peu de temps après, l'article 7 du décret du 16 décembre 1811, complété plus tard par la loi du 31 juillet 1821, chargea plus particulièrement les départements des dépenses relatives à la construction ou reconstruction et à l'entretien des routes départementales et autres ouvrages d'intérêt local, non compris au budget des Ponts et Chaussées. Il y eut ainsi un ensemble de travaux dont l'exécution et la dépense, sans échapper au contrôle du pouvoir central, furent dès lors soumises cependant à des principes distincts de ceux qui sont applicables aux travaux de l'État. Cette organisation dura jusqu'à la loi du 10 mai 1838 qui, en reconnaissant la personnalité du département, produisit une révolution considérable dans le régime administratif de notre pays et fut le premier pas d'un mouvement décentralisateur qui se poursuit encore aujourd'hui. La loi du 10 mai 1838 divisait en quatre classes les dépenses à inscrire au budget du département :

1° Dépenses ordinaires pour lesquelles il était créé des ressources annuelles au budget de l'État ;

2° Dépenses facultatives d'utilité départementale ;

3° Dépenses extraordinaires autorisées par des lois spéciales;

4° Dépenses mises à la charge des départements ou autorisées par des lois spéciales.

Les divers travaux départementaux étaient répartis entre ces quatre classes de la manière suivante :

Dépenses de la première classe. — Grosses réparations et entretien des édifices et bâtiments départementaux, tels que les hôtels de préfecture et de sous-préfecture, les casernes de gendarmerie, les prisons départementales, les cours et tribunaux, travaux d'entretien des routes départementales et des ouvrages d'art en faisant partie ;

Dépenses de la deuxième classe. — Travaux neufs de routes et édifices départementaux, acquisitions de propriétés rendues nécessaires par ces travaux, indemnités diverses pour les dommages résultant de ces travaux, etc., etc., dont le total des dépenses ne dépassait pas les produits des centimes facultatifs additionnels et des propriétés des départements ;

Dépenses de la troisième et quatrième classe. — Travaux neufs extraordinaires, dont les dépenses considérables dépassant les ressources annuelles du département nécessitaient une loi spéciale.

On voit, d'après cette nomenclature, qu'il n'y avait que les travaux neufs, dont la dépense ne dépassait pas les ressources annuelles du budget départemental, qui fussent entièrement à la disposition du Conseil général. Pour les travaux d'entretien, quoique le Conseil général eût la charge d'approuver les propositions du préfet et d'en voter les dépenses, il ne décidait pas définitivement de cette dépense que le Gouvernement pouvait modifier par décret, puisque c'était lui qui augmentait ou diminuait d'office les ressources annuelles accordées à chaque département par le budget de l'État pour ses dépenses de la première classe. Pour les travaux neufs dépassant ses ressources annuelles, le Conseil général ne pouvait davantage décider des dépenses puisqu'il était obligé d'avoir recours à des ressources extraordinaires ou des emprunts qui ne lui étaient permis que par une loi spéciale et, ainsi que le dit M. Dufour dans son *Droit administratif*, « comme c'est au Gouvernement qu'il appartient de saisir le Corps législatif, il en résulte qu'il conserve implicitement le droit d'examiner, soit au point de vue de leur opportunité, soit au point de vue de leur utilité absolue, les projets qui conduiraient à la nécessité de créer des ressources extraordinaires ».

Mais pour les travaux neufs ne dépassant pas les ressources annuelles du département, le Conseil général avait une autorité décisive. Lui seul était maître de les voter, et l'autorité centrale n'avait point qualité pour les inscrire d'office au budget. De plus, les allocations portées dans la section qui les concernait ne pouvaient être ni changées ni modifiées par le décret qui réglait le budget. Sans doute, ces délibérations étaient soumises, dans ce cas, aussi, à l'approbation du préfet, mais il ne faut voir là qu'un droit de *veto* dont l'exercice ne pouvait que suspendre ou entraver l'exécution des travaux votés; le consentement du Conseil et son concours n'en restaient pas moins indispensables.

Depuis cette loi qui consacra les premiers droits du département en matière de travaux publics, les prérogatives du Conseil général n'ont cessé d'être étendues. La loi du 11 juillet 1866 a attribué aux Conseils généraux le droit de statuer définitivement sur les projets, plans et devis de tous les travaux d'entretien, comme des travaux neufs ne dépassant pas les ressources ordinaires du budget départemental, et elle a seulement maintenu l'obligation d'une loi votée par le Parlement pour l'exécution de tous les travaux nécessitant des ressources extraordinaires ou des emprunts.

Cinq ans après, la loi du 10 août 1871 étendit encore les pouvoirs des Conseils généraux en matière de travaux publics. Elle divisa les travaux départementaux en quatre classes :

1° Routes départementales et ponts;

2° Chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun;

3° Chemins de fer d'intérêt local, tramways;

4° Bâtiments départementaux.

C'est sous l'empire de cette loi que nous vivons encore aujourd'hui, et nous allons examiner successivement dans quelles conditions s'exécutent ces divers services des travaux départementaux.

1°, 2° **Routes départementales, ponts, chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun.** — D'après la loi de 1871, les Conseils généraux statuent définitivement

sur le classement et la direction des routes départementales, sur les projets, plans et devis des travaux à exécuter pour la construction, la rectification et l'entretien desdites routes, sur la désignation des services qui seront chargés de leur construction ou de leur entretien, sur le classement et la direction des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, sur la désignation des communes qui doivent concourir à la construction et à l'entretien desdits chemins et sur la fixation du contingent annuel de chaque commune, d'après l'avis des Conseils compétents, sur les répartitions des subventions accordées sur les fonds de l'État ou du département aux chemins vicinaux de toute catégorie, sur la désignation des Services auxquels sera confiée l'exécution des travaux sur les chemins de grande communication et d'intérêt commun et sur le mode d'exécution des travaux à la charge du département. Ainsi, les Conseils généraux décident d'une manière définitive sur l'opportunité, le mode d'exécution et la dépense de tous ces travaux de voirie.

Le département, pouvant donner et assurer le service de ces travaux à qui lui plaît, il n'y a pas dans toute la France un Service départemental uniforme. Les agents des départements sont tantôt des membres du Corps des Ponts et Chaussées, tantôt des ingénieurs civils ou des agents extérieurs. Mais, cependant, il y a généralement dans le département un corps recruté par un concours public dont le programme est fixé par décret qui constitue le noyau du Service des Travaux publics départementaux. C'est le Corps des *Agents Voyers*. Ils ont été institués par la loi du 21 mai 1836. Ils se divisent généralement en :

Agents voyers cantonaux ;
— d'arrondissement ;
— départementaux.

Ils sont nommés directement par le préfet, et leur traitement est fixé par le Conseil général. Les connaissances exigées des agents voyers cantonaux sont à peu près les mêmes que celles du concours de conducteur des Ponts et Chaussées.

Les candidats au concours doivent avoir vingt ans au moins et trente ans au plus, excepté s'ils sont anciens militaires, et

peuvent justifier de cinq ans au moins de service, auquel cas ils peuvent concourir jusqu'à l'âge de trente-cinq ans. Bien que les conditions du concours varient avec les départements, ce concours comprend, en général, un examen écrit et un examen oral portant sur les matières suivantes :

1° Écriture courante, nette et lisible ;

2° Principes de la langue française constatés par une dictée et un rapport administratif ;

3° Calcul d'un triangle par les logarithmes ;

4° Dessin graphique et lavis ;

5° Arithmétique ;

6° Algèbre (y compris les équations du second degré) ;

7° Géométrie ;

8° Trigonométrie rectiligne et usage des tables ;

9° Géométrie descriptive (application à la coupe des pierres et à la charpente) ;

10° Statique élémentaire et conditions d'équilibre des machines simples ;

11° Notions générales sur le tracé et les travaux d'entretien des chemins, sur les qualités et défauts des matériaux de construction et d'entretien, et sur leur emploi dans les maçonneries et charpentes, etc. ;

12° Calcul des déblais et des remblais pour la construction des chemins ;

13° Notions sommaires sur la législation des chemins vicinaux.

Quant aux appointements et à l'avancement dans les divers grades, ils diffèrent avec chaque département qui organise le Service de ses Travaux publics à son gré, mais dans leur ensemble les conditions se rapprochent beaucoup de celles qui règlent le Service des conducteurs des Ponts et Chaussées.

Dans le Doubs, par exemple, les agents voyers cantonaux sont répartis en trois classes correspondant aux appointements suivants :

1re classe	2.400
2e classe	2.100
3e classe	1.800

Il leur est alloué, en outre, 250 francs à titre de frais de tournées, et ils participent au bénéfice de la caisse départementale des retraites.

D'une manière générale, on peut dire, cependant, que leur situation, au point de vue pécuniaire, est inférieure à celle des conducteurs des Ponts et Chaussées, de même que les situations d'agent voyer d'arrondissement et d'agent voyer en chef sont inférieures, au même point de vue, aux situations correspondantes d'ingénieur ordinaire et d'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Depuis que les départements ont reçu par des lois successives l'augmentation de leurs attributions en matière de travaux publics et que le déclassement des routes départementales leur en a confié l'entretien, les uns ont continué de confier leur service départemental ou vicinal au Corps des Ponts et Chaussées, les autres ont institué un service distinct départemental ou vicinal ; d'autres ont institué des agents départementaux, mais ont confondu leur service avec celui des agents de l'État par des concessions d'attributions réciproques. Nous pouvons, grâce à un travail qui nous a été fourni par le Directeur de cette Bibliothèque, indiquer rapidement la proportion et le nom des départements qui ont adopté ces divers modes d'organisation.

Il y a trente-deux départements qui ont confié tout leur service départemental et vicinal au Corps des Ponts et Chaussées, chargé des routes nationales ou des services spéciaux de la navigation dans les mêmes départements. Un certain nombre d'agents voyers sont attachés, dans ces départements, aux divers arrondissements et subdivisions des Ponts et Chaussées en vue de prêter leur concours à ces services auxiliaires.

Ce sont, avec le nombre des agents voyers dans chacun, les départements suivants :

L'Allier :	3 agents voyers.
Les Basses-Alpes :	12 —

Les Alpes-Maritimes : 6 agents voyers;

L'Ardèche : 4 —

L'Aveyron : 48 agents voyers, dont 2 agents voyers d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieurs ordinaires;

Le Cantal : 9 agents voyers;

La Charente : 26 agents voyers, dont 3 agents voyers d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieurs ordinaires;

La Côte-d'Or : 18 agents voyers, dont 1 agent voyer d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieur ordinaire ;

Les Côtes-du-Nord : 38 agents voyers, dont 3 agents voyers d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieurs ordinaires;

L'Eure-et-Loir : pas d'agents voyers;

Le Finistère : 3 agents voyers;

Le Gers : pas d'agents voyers;

L'Indre : 17 agents voyers;

Le Loir-et-Cher : 1 —

La Haute-Loire : 2 —

Le Lot : 6 —

Le Loiret : pas d'agents voyers;

Le Lot-et-Garonne : 59 agents voyers;

La Marne : 19 agents voyers, dont 1 agent voyer d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieur ordinaire ;

La Mayenne : 8 agents voyers;

L'Oise : 8 —

Le Pas-de-Calais : 11 —

Les Basses-Pyrénées : 6 —

Les Hautes-Pyrénées : pas d'agents voyers;

La Saône-et-Loire : 39 agents voyers;

La Savoie : 32 agents voyers, dont 4 agents voyers d'arrondissement, 3 adjoints à l'ingénieur ordinaire et le troisième faisant fonctions d'ingénieur ordinaire;

La Haute-Savoie : 20 agents voyers, dont 1 agent voyer d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieur ordinaire ;

La Seine : pas d'agents voyers;

La Seine-et-Marne : 12 agents voyers ;

Le Var : 2 —

Le Vaucluse : 23 —

La Haute-Vienne : 34 agents voyers, dont 2 agents voyers d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieurs ordinaires.

Il y a huit départements qui ont confié leur Service de routes départementales aux Ponts et Chaussées, mais qui ont un personnel d'agents voyers pour leur Service vicinal. Ce personnel se compose généralement :

D'un agent voyer en chef;

D'un certain nombre d'agents voyers d'arrondissement;

D'un certain nombre d'agents voyers cantonaux;

D'un certain nombre d'agents voyers auxiliaires;

D'un certain nombre de chefs de bureau, d'inspecteurs, de comptables, de dessinateurs, de piqueurs, de commis, d'expéditionnaires, d'agents spéciaux ou secondaires.

Nous donnons ci-dessous la liste de ces départements avec le nombre de leurs agents voyers. Sous la rubrique *agents voyers d'arrondissement*, nous indiquons non seulement les agents voyers chargés d'un arrondissement, mais encore les chefs de bureau d'agents voyers en chef, les agents voyers inspecteurs, les agents voyers spéciaux, etc. Sous la rubrique *agents voyers cantonaux*, nous indiquons non seulement les agents voyers chargés d'un canton, mais encore les agents voyers spéciaux, les comptables, les dessinateurs, etc. Sous la rubrique *agents voyers auxiliaires*, nous indiquons non seulement les agents voyers auxiliaires, mais encore les agents secondaires, les piqueurs, les commis, les expéditionnaires, etc.

Départements	Agents voyers en chef	Agents voyers d'arrondissement	Agents voyers cantonaux	Agents voyer auxiliaires
Aube...............	1	6	20	7
Bouches-du-Rhône..	1	4	28	13
Charente-Inférieure.	1	8	49	9
Corse	1	5	26	5
Drôme	1	5	20	25
Loire	1	3	33	15
Maine-et-Loire......	1	6	32	12
Meurthe-et-Moselle .	1	4	38	6

Il y a enfin 47 départements qui ont adopté un personnel entièrement autonome et spécial pour leur Service départemental et n'ont laissé aux Ponts et Chaussées que leur service d'État. Nous en donnons ci-contre un tableau récapitulatif semblable au précédent avec le nombre de leurs agents

voyers, les rubriques étant sujettes aux mêmes remarques que ci-dessus.

Départements	Agents voyers en chef	Agents voyers d'arrondissement	Agents voyers cantonaux	Agents voyers auxiliaires
Ain	1	5	41	16
Aisne	1	6	55	7
Hautes-Alpes	1	4	22	8
Ardennes	1	5	32	6
Ariège	1	4	22	11
Aude	1	4	49	16
Calvados	1	6	34	26
Cher	1	2	21	9
Corrèze	1	2	33	7
Creuse	1	4	27	3
Dordogne	1	5	42	21
Doubs	1	5	26	11
Eure	1	7	44	12
Gard	1	4	36	10
Haute-Garonne	1	5	48	16
Gironde	1	10	48	48
Hérault	1	5	49	15
Ille et-Vilaine	1	7	37	16
Indre-et-Loire	1	3	25	15
Isère	1	7	52	30
Jura	1	5	36	10
Landes	1	4	25	9
Loire-Inférieure				
Lozère	1	2	19	12
Manche	1	6	51	14
Haute-Marne	1	4	33	3
Meuse	1	4	39	14
Morbihan	1	6	25	10
Nièvre	1	3	30	9
Nord	1	8	53	28
Orne	1	5	36	15
Puy-de-Dôme	1	5	53	
Pyrénées-Orientales	1	2	25	6
Haut-Rhin	1		5	3
Rhône	1	3	32	24
Haute-Saône	1	3	34	4
Sarthe	1	5	34	13
Seine-et-Oise	1	7	51	17
Seine-Inférieure	1	5	50	29
Deux-Sèvres	1	4	31	12
Somme	1	6	45	15
Tarn	1	5	28	18
Tarn-et-Garonne	1	2	20	13

Départements	Agents voyers en chef	Agents voyers d'arrondissement	Agents voyers cantonaux	Agents voyers auxiliaires
Vendée............	1	8	26	6
Vienne............	1	6	32	15
Vosges............	1	6	34	6
Yonne............	1	6	42	6

En résumé, plus de la moitié de ces départements ont profité de la latitude qui leur était donnée par la loi de 1871 de retirer les routes départementales au personnel des Ponts et Chaussées.

Au total, nous arrivons à un personnel, en 1895, de 3.428 agents vicinaux et, comme les chiffres sont un peu au-dessous de la vérité pour les agents voyers auxiliaires, on peut dire que, depuis les lois qui ont consacré le déclassement des routes départementales et augmenté les attributions des Conseils généraux en matière de travaux publics, il s'est créé en France un personnel payé sur les fonds départementaux, relevant du Ministère de l'Intérieur qui atteint 3.500 agents. Tous ces agents venant s'ajouter au nombre considérable des agents des Ponts et Chaussées, on peut dire qu'aujourd'hui il y a près de 15.000 agents plus ou moins employés à l'entretien, à la réparation et à la construction de nos voies de communication.

Les agents voyers sont assermentés et ont le droit de constater les contraventions et délits de grande voirie et d'en dresser des procès-verbaux. Nommés par le préfet, ils dépendent du Ministère de l'Intérieur, qui a centralisé tout ce qui est relatif au personnel et aux affaires du service vicinal. Une commission dite *Commission supérieure de la Vicinalité* a été instituée auprès du Ministre de l'Intérieur pour le renseigner et lui donner des avis sur tout ce qui touche à ce service. Elle joue vis-à-vis de lui le rôle que joue le Conseil général des Ponts et Chaussées vis-à-vis du Ministre des Travaux publics. Nous ne faisons qu'indiquer ici ce Bureau central, dont nous parlerons avec plus de détails dans le chapitre consacré au service du Ministère de l'Intérieur, où il trouvera mieux sa place.

Quant aux fonctions des agents voyers, elles sont identiques à peu près à celles des conducteurs et ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec cette différence cependant que les routes,

ponts et chemins vicinaux qu'ils ont à construire, réparer ou entretenir, ont une importance considérable, puisque les voies dont ils ont la charge représentent aujourd'hui une longueur de 700.000 kilomètres environ, tandis que les voies nationales qui sont à la charge des Ponts et Chaussées ne représentent qu'une longueur de 38.000 kilomètres environ. Le récent projet de fusion des Services de Voirie soumis aux délibérations du Parlement ne peut, d'ailleurs, que donner encore plus d'importance aux fonctions départementales.

Il est surtout à noter que, dans la plupart des départements, la hiérarchie du Service de la Voirie est autonome. Les agents voyers départementaux qui correspondent aux ingénieurs en chef du Service des Ponts et Chaussées, les agents voyers d'arrondissement qui correspondent aux ingénieurs ordinaires et les agents voyers cantonaux qui correspondent aux conducteurs proviennent, dans le service vicinal, d'un même recrutement, et ainsi la carrière d'agent voyer fournit aux employés jeunes et intelligents un avenir plus large et plus brillant que celle des conducteurs dont l'arrivée dans les postes supérieurs est entravée par tant de difficultés insurmontables, et retardée par un recrutement extérieur. La carrière d'agent voyer devient, d'ailleurs, d'autant plus enviable que le mouvement décentralisateur qui s'accentue tend à donner de plus en plus de valeur à ce Service. C'est ainsi que la loi récente du 12 mars 1880, refondant la loi du 11 juillet 1868, a autorisé les départements à emprunter à la Caisse des Chemins vicinaux pour les besoins de leur service départemental ou vicinal. La loi, plus récente encore, du 30 décembre 1890, a reconstitué à nouveau les fonds d'avance de cette Caisse, dont les emprunts sont remboursables en trente ans par des centimes additionnels que les départements peuvent s'imposer au principal des quatre contributions directes, indépendamment des centimes extraordinaires fixés chaque année par la loi de Finances en vertu de la loi du 10 août 1871. Enfin, la Chambre des Députés avait, lors du budget de 1896, voté un projet de loi qui ne tendait à rien moins qu'à reverser sur les départements les charges et l'entretien des routes nationales, ce qui augmentait extraordinairement les attributions des Conseils généraux, maîtres

désormais de la grande et de la petite voirie de leurs départements respectifs, et les fonctions des agents voyers, quelle que soit leur origine, auxquels incombait ce service [1].

Les fonctions d'agent voyer sont d'autant plus délicates et

[1] Le projet de la Commission du Budget a été présenté aux Chambres, avec l'amendement de M. Henry Boucher, accepté par le cabinet Bourgeois. La discussion a eu lieu dans la séance du 7 décembre. Dans cette séance assez mouvementée, de nombreux orateurs ont parlé sur la question, notamment MM. Auricoste, Vaillant, Raiberti, Krantz, Boucher, Castelin, Maurice Faure, Guyot-Dessaigne, ministre des Travaux publics, et Bourgeois, président du Conseil. Les principales questions discutées ont été les suivantes : Faut-il, oui ou non, déclasser les routes nationales? Faut-il, oui ou non, en maintenant leur classement en abandonner l'entretien aux départements? La fusion des Services de Voirie étant acceptée, faut-il laisser le Service des Routes nationales dépendant du Ministère des Travaux publics, ou le rattacher au Ministère de l'Intérieur? Sur la première question, après le discours de MM. Auricoste et Vaillant en faveur du déclassement et les réponses de MM. Plichon et Descubes contre le déclassement, la Chambre des députés a repoussé le déclassement par 397 voix contre 160 sur 527 votants. Sur la seconde question, après un éloquent plaidoyer de M. Raiberti en faveur du *statu quo*, et une vigoureuse réponse de M. Boucher en faveur de l'entretien des routes nationales par les départements, la Chambre consultée, assez indécise, s'est à peu près partagée entre ces deux opinions. Cependant, après pointage, l'amendement de M. Boucher a été voté par 284 voix contre 243 sur 527 votants. D'après cet amendement, la remise des routes nationales doit se faire dans l'espace d'une année, après entente de l'État avec chaque département. Pour arriver à cette entente, l'allocation à donner à chaque département pour l'entretien des routes nationales serait déterminée par un calcul basé sur deux coefficients principaux : la longueur des voies à entretenir et le coût d'entretien estimé d'après la moyenne des dix dernières années. La Commission du Budget demandait que la réforme ne fût adoptée qu'après la consultation préalable de tous les Conseils généraux ; mais, sur l'insistance du Président du Conseil expliquant à la Chambre que cette consultation préalable reculerait la réforme à une époque indéterminée, la Chambre a voté intégralement le projet de M. Boucher. Sur la troisième question, après des discours de MM. Castelin, Krantz. Montaut, etc..., qui ont défendu les intérêts du nombreux et intéressant personnel des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, les divers articles de la Commission du Budget ont été votés sur l'assurance de M. Guyot-Dessaigne, ministre des Travaux publics, que le personnel des Ponts et Chaussées ne subirait aucune modification ou diminution importante,

difficiles que les travaux qu'ils ont à exécuter doivent être faits avec des ressources souvent très limitées et, par conséquent, le plus économiquement possible. Souvent les ressources votées ou trouvées étant insuffisantes, il faut aller au plus pressé et établir immédiatement la route grossièrement, sauf à l'améliorer par la suite, quand de nouvelles ressources auront été votées.

Ainsi, à cause de cette difficulté et des ressources différentes des divers départements, l'organisation est loin d'être uniforme dans toute la France. Certains départements ont un Service vicinal complet dans sa triple hiérarchie, tel que celui dont nous venons de parler. Dans d'autres, le Service vicinal existe, mais amoindri d'un échelon, en ce que les agents voyers d'arrondissement sont supprimés. Dans d'autres encore, les agents voyers d'arrondissement sont supprimés, mais remplacés par des agents voyers inspecteurs attachés à l'agent voyer en chef, qui, par des tournées, contrôlent les travaux dirigés par les agents voyers cantonaux et remplissent ainsi le rôle d'agents voyers d'arrondissement. Dans d'autres encore, les agents voyers d'arrondissement ont été maintenus concurremment avec des agents voyers inspecteurs, afin d'augmenter le contrôle sur les agents voyers cantonaux. Enfin, dans quelques-uns, il y a des agents voyers spécialement attachés aux travaux neufs.

En dehors de ce service vicinal dont nous venons de parler, le rôle du personnel des Ponts et Chaussées a aussi une

et que le fait de rattacher au Ministère de l'Intérieur le Service des Routes nationales aurait pour seule conséquence de le faire servir en Service détaché dans les départements.

Néanmoins, cette importante réforme aurait eu pour résultat, dans la suite, le déclassement des routes nationales qui aurait fini par s'imposer, à mesure que les départements auraient pris l'habitude d'en avoir toutes les charges, et le passage, dans l'avenir, du Service des Routes, des Ponts et Chaussées aux agents vicinaux n'aurait été qu'une question de temps. Elle constituait donc un pas important dans la décentralisation des Services de Travaux publics, décentralisation dont nous avons signalé les progrès depuis 1838 jusqu'à aujourd'hui, et dont il serait pour le moins téméraire d'affirmer dès maintenant les avantages.

D'ailleurs, le projet n'est pas encore voté par le Sénat qui a disjoint cette réforme, à cause de son importance, du vote du budget.

grande valeur, car les Conseils généraux confient souvent leurs travaux départementaux, notamment ceux qui ont une certaine importance, à des fonctionnaires du Corps des Ponts et Chaussées (ingénieurs et conducteurs). Ceux-ci sont alors détachés au service vicinal de ces départements, et sont payés par le budget de ces départements. Si nous consultons l'*Annuaire des Travaux publics* de 1896, nous trouvons ainsi :

5 ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées;
1 — ordinaire —
53 conducteurs —
10 commis —
détachés au Service vicinal de 27 départements.

3° **Chemins de fer d'intérêt local et tramways.** — Les chemins de fer d'intérêt local ont été organisés par la loi du 12 juin 1865. Ils pouvaient, d'après cette loi, être entrepris de deux manières : soit par les départements eux-mêmes avec le concours des intéressés et des subventions de l'État, soit par des concessionnaires avec le concours financier des départements. C'est cette double manière de procéder que développe la circulaire ministérielle du 12 août 1865 : « Il résulte de cette première disposition, dit M. le Ministre des Travaux publics, que les départements peuvent construire les chemins de fer par eux-mêmes, ainsi que cela s'est pratiqué dans les départements du Haut et du Bas-Rhin, et se pratique en ce moment dans celui de la Sarthe ; puis livrer ces chemins à une Compagnie, qui, après les avoir complétés, en assure l'exploitation. Ils peuvent encore, si cette combinaison leur paraît plus avantageuse, confier à une Compagnie le soin d'exécuter tous les travaux, en lui remettant, à titre de subventions, les ressources créées en vue de l'établissement du chemin. Mais le caractère essentiel des chemins de fer d'intérêt local réside dans le fait soit de l'initiative, soit du concours des départements et des communes. C'est à cette condition qu'ils sont appelés à jouir du bénéfice de la présente loi. » Mais, si la loi de 1865 accordait au Conseil général le droit souverain d'arrêter la direction des chemins de fer, les conditions de sa construction et l'approbation des traités relatifs à l'exploitation, elle réservait la déclaration d'utilité publique, l'auto-

risation et l'exécution des travaux au pouvoir central qui pouvait ainsi refuser l'exécution des travaux, tout en ne pouvant pas imposer son projet de travaux au Conseil général. « L'utilité publique, disait la loi, est déclarée, et l'exécution est autorisée par décret rendu en Conseil d'État sur le rapport des Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics. » Une fois l'autorisation accordée par décret, c'était encore le pouvoir central qui, par l'intermédiaire du préfet, s'occupait seul de l'exécution des travaux, de l'approbation des projets définitifs, de l'homologation des tarifs et du contrôle de l'exploitation. La loi du 10 août 1871, en élargissant les attributions des conseils généraux en matière de travaux publics, semblait devoir les affranchir, au point de vue des chemins de fer d'intérêt local, de la tutelle que leur imposait la loi de 1865. Mais il n'en fut rien. L'article 46 porte que « les Conseils généraux statueront définitivement sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, les traités et dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. » Mais elle leur refuse la compétence au point de vue de l'exécution et de l'exploitation qui restent subordonnées au pouvoir central. Les tristes résultats auxquels aboutit la loi de 1865, les catastrophes financières et les rachats de concessions qui se produisirent amenèrent une refonte de la législation en matière de chemins de fer d'intérêt local, et la loi du 11 juin 1880, sous le régime de laquelle nous vivons encore aujourd'hui, étendit davantage les prérogatives des Conseils généraux. Elle maintient cependant la nécessité de l'autorisation du pouvoir central; mais elle transporte le droit d'autorisation du Pouvoir exécutif au Pouvoir législatif. Que l'initiative du chemin de fer vienne d'un membre du Conseil général ou du préfet, l'instruction préalable et l'enquête sont toujours faites par ce dernier qui en soumet ensuite les résultats au Conseil général. Celui-ci « arrête la direction des chemins, le mode et les conditions de leur construction ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation. Mais il doit se conformer aux clauses et conditions du cahier des charges-type, approuvé par le Conseil d'État, sauf les modifications qui seraient apportées par les conventions et la loi d'approbation. »

Ce cahier des charges modèle a été approuvé par un décret du 6 août 1881. Le projet complet arrêté et adopté par le Conseil général est soumis à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, puis à celui du Conseil d'État et, après ces deux avis, « l'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi ». Pour l'exécution, les projets sont dressés par le préfet qui est tenu de prendre l'avis de l'ingénieur en chef du département, mais qui peut faire dresser les plans par des ingénieurs civils ou par des agents du Service vicinal et départemental. Au point de vue de l'exécution, le département reste maître de confier le travail à qui lui plaît, et c'est le Conseil général qui statue définitivement sur le *projet d'exécution*. Mais les *projets de détail*, que la loi sépare formellement du projet d'exécution, parce qu'ils ont un caractère technique spécial, sont approuvés définitivement par le préfet sur l'avis de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Le département peut, comme sous l'empire de la loi de 1865, soit exécuter lui-même le chemin de fer dont il concédera plus tard l'exploitation à une Compagnie, soit concéder, dès le principe, à la fois l'établissement et l'exploitation de la ligne à une Compagnie. C'est le second cas qui se présente le plus fréquemment, et la construction du chemin de fer appartient alors aux ingénieurs civils ou aux ingénieurs d'État en congé renouvelable attachés à cette Compagnie.

Dans le premier cas, la construction est dirigée par les agents désignés par le préfet et le Conseil général, et les divers lots de travaux sont mis en adjudication, comme s'il s'agissait de la construction d'une route ou de tout autre ouvrage. L'expropriation se fait conformément à la loi du 3 mai 1841.

C'est la même loi du 11 juin 1880 qui a fixé la réglementation des tramways devenus aujourd'hui un moyen de communication si commode et si répandu dans nos grandes villes. Les tramways pouvant être établis sur des voies dépendant du domaine de l'État, du domaine des départements ou du domaine des communes sont, suivant ces divers cas, concédés par l'État, le Conseil général ou le Conseil municipal. La concession peut être faite par l'État aux villes ou aux

départements intéressés avec faculté de rétrocession. De même, le département peut accorder la concession à l'État ou à une commune avec faculté de rétrocession, et une commune peut agir de même à l'égard de l'État ou du département. Une enquête réglée par un règlement d'administration publique doit précéder la concession.

Un Cahier des charges-type a été également approuvé par un décret du 6 août 1882. Il fixe toutes les conditions auxquelles doit se soumettre le concessionnaire au point de vue de la construction de la voie ferrée, de l'entretien et de l'exploitation de la police et de la surveillance. Au point de vue spécial du personnel chargé du Service de la construction ou de l'exploitation, on peut répéter à peu près ici ce que nous disions un peu plus haut pour les chemins de fer d'intérêt local auxquels les tramways sont assimilés en beaucoup de points.

4° **Bâtiments départementaux.** — La loi du 10 août 1871 a conféré aux Conseils généraux des pouvoirs presque absolus pour l'exécution, la réparation et l'entretien des bâtiments départementaux, tels que préfectures, casernes de gendarmerie, hospices, bourses de commerce, théâtres, etc..., et, d'une manière générale, des bâtiments départementaux consacrés à un service public. Elle n'a fait d'exception que pour les *maisons d'aliénés* et les *prisons*, dont nous parlerons à propos des Services du Ministère de l'Intérieur, et les *Écoles normales primaires*, dont nous parlerons à propos des Services du Ministère de l'Instruction publique. Le Conseil général « statue définitivement sur les projets, plans et devis de tous travaux à exécuter pour la construction, la réparation ou l'entretien des bâtiments départementaux », et reste entièrement libre de « désigner le Service à qui les travaux seront confiés ».

La circulaire du 4 août 1866 avait recommandé la création d'un Comité local des Bâtiments civils : « Une disposition non moins importante, disait cette circulaire, confère au Conseil général le droit de statuer définitivement sur tous les projets, plans et devis des travaux exécutés au compte du département. La construction des édifices départementaux a souvent donné lieu à de regrettables mécomptes, et, au moment

de s'engager dans une coûteuse entreprise, le Comité reconnaîtra plus que jamais la nécessité de soumettre à une vérification sévère les projets proposés à son adoption. A défaut du Conseil général des Bâtiments civils dont l'examen ne sera plus obligatoire, il conviendra de recourir aux lumières d'un Comité local composé de praticiens exercés. L'architecte devra redoubler de soins dans la rédaction du devis. Je ne saurais trop vous recommander de ne les soumettre au Conseil général qu'après avoir épuisé tous les moyens de contrôle, et d'appliquer rigoureusement les prescriptions de ma circulaire du 9 septembre 1865 sur les honoraires proportionnels des architectes. » La loi de 1871 a reproduit les principales règles de cette circulaire, et le Conseil général choisit un certain nombre de praticiens qui forment le Comité des Bâtiments civils du département. Ce Comité ne donne, d'ailleurs, que des avis que le Conseil général reste libre de suivre ou de ne pas suivre. Il demeure parfaitement loisible au Conseil général de désigner les gens de l'art qui seront chargés de la rédaction des projets, qui pourront repousser aussi les plans présentés par le préfet et en exiger d'autres, etc...

En général, le Service des Bâtiments départementaux est assuré soit par les agents du service vicinal, soit par des *architectes départementaux*. Ceux-ci sont pris parmi les architectes les plus réputés du département, le plus souvent parmi les anciens élèves de l'École des Beaux-Arts et sont directement nommés par le préfet. La même circulaire du 4 août 1866, précédemment citée, disait : « La désignation de l'architecte du département aura à vos yeux, Monsieur le préfet, une importance d'autant plus grande que l'intervention du Conseil des Bâtiments civils deviendra plus rare. Parmi les nominations que vous aurez à faire, il en est peu qui touchent à de plus sérieux intérêts. La bonne direction des travaux importe, en effet, non moins à la bonne administration des finances du département qu'à celle des services auxquels les bâtiments sont destinés. Sans vouloir circonscrire votre choix dans un cercle étroit de catégories, je vous recommande de confier, de préférence, ces fonctions à d'anciens élèves de l'École des Beaux-Arts; vous aurez soin, en tous cas, de n'y appeler que des hommes qui, par une probité

reconnue et par un talent éprouvé, auront déjà donné la mesure des services qu'ils pourront rendre à l'Administration. Il vous sera loisible de créer des architectes d'arrondissement, lorsque les nécessités auxquelles il faudra pourvoir dépasseront les forces d'un agent unique. Déjà plusieurs départements ont adopté cette mesure; mais, je vous le répète, ces créations devront être justifiées par des besoins impérieux, et n'être jamais déterminées par des convenances personnelles. Je n'ai pas besoin d'ajouter qu'une des premières conditions pour fixer, dans un département, un architecte habile, c'est de lui assurer une rémunération en rapport avec son mérite, surtout lorsque les travaux particuliers n'offrent que peu de ressources. »

Tels sont, dans leur ensemble, les divers travaux publics qui incombent aujourd'hui au département, et les principaux services auxquels ils sont confiés. Disons, pour terminer, que le vent de décentralisation qui souffle aujourd'hui au sujet des travaux publics tend, de plus en plus, à augmenter les attributions des Conseils généraux en cette matière et, par conséquent, à élargir le cadre des Services départementaux.

CHAPITRE II

SERVICE COMMUNAL

Comme nous l'avons vu dans l'historique du Service des Ponts et Chaussées, l'ancien régime imposait souvent à des communes des contributions spéciales pour des travaux les intéressant particulièrement. C'est ainsi que des villes étaient imposées pour la construction, la réparation ou l'entretien de leurs ports, de leurs avenues, de leurs églises, de leurs chaussées, de leurs ouvrages de défense contre les inondations, le principe de Colbert étant de ne consacrer les ressources de l'état du Roy qu'aux voies ou aux ouvrages concernant le commerce général et l'approvisionnement de la capitale, mais de laisser aux communautés la charge de tous les ouvrages qui avaient un intérêt purement local. Après la Révolution, les travaux communaux furent, comme les travaux départementaux, associés aux travaux généraux de la Nation, et, plus tard, sous le premier Empire, l'article 30 de la loi du 16 septembre 1807 divisait les travaux de l'Administration en trois classes : généraux, départementaux et communaux, et les qualifiait de l'appellation commune de *travaux publics.* Plus tard, la loi du 21 mai 1836 sur les chemins vicinaux mit ces chemins à la charge des communes : « En cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, disait l'article 2 de la loi, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide soit de prestation en nature dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq. Le Conseil municipal pourra voter l'une ou l'autre de ces ressources ou toutes les

deux concurremment. » Les chemins vicinaux qui intéressaient plusieurs communes et les chemins vicinaux classés par le Conseil général du département comme chemins vicinaux de grande communication étaient entretenus aux frais des communes qu'ils traversaient, chacun y collaborant dans une mesure fixée par le préfet sur l'avis des Conseils municipaux. La même loi édictait des dispositions générales sur les prérogatives des préfets dont relevaient les chemins vicinaux, sur l'institution des agents voyers chargés de les entretenir, sur les subventions contributives données par le département, les domaines de l'État traversés, les propriétés particulières et les industries riveraines, sur la longueur, la largeur, les travaux de ces chemins et les expropriations auxquelles ils pouvaient donner lieu, enfin sur la prestation en nature à laquelle pouvaient avoir recours les communes dans une certaine mesure. Cette loi fut complétée, plus tard, sur bien des points, par l'importante loi du 3 mai 1841 sur « l'expropriation pour cause d'utilité publique ». Mais nous n'avons pas à entrer dans les détails de cette législation. Il suffisait de la mentionner pour indiquer qu'elle fut le point de départ des travaux qui incombent aux communes et le début de ce que l'on peut appeler le service communal.

Ce n'est que tout récemment, avec la loi du 5 avril 1884, qui a réorganisé les municipalités, et qui a donné plus d'extension à la personnalité morale et au budget des communes, que les travaux publics communaux ont été reconstitués :

Ces travaux sont de deux sortes :

1° Les travaux obligatoires, comme l'entretien de l'hôtel de ville, l'installation des bureaux du receveur municipal, des postes d'octroi, des barrières des rues, des poteaux d'octroi, des bureaux de police municipale, l'entretien des bâtiments scolaires et des presbytères, des locaux des conseils de prud'hommes, la construction, la réparation et l'entretien des chemins vicinaux, etc...

2° Les travaux facultatifs, comme les travaux de pavage, de voirie, de canalisation d'eau, d'éclairage au gaz, de fontaines, de halles et marchés, de lavoirs, d'assainissement, etc..., tra-

vaux que la commune n'entreprendra que si ses ressources le lui permettent, et si elle juge qu'ils sont opportuns.

Pour tous ces travaux de construction, de réparation ou d'entretien dont les dépenses totalisées avec les dépenses de même nature de l'exercice suivant ne dépassent pas les limites des ressources ordinaires et extraordinaires que les communes peuvent se créer sans autorisation, les Conseils municipaux règlent et approuvent définitivement les projets, plans et devis. Il faut cependant excepter de ces travaux les hospices et les bâtiments scolaires qui ne peuvent être entrepris sans l'approbation des Ministères correspondants auxquels ils ressortissent.

Quand les travaux occasionnent une dépense plus forte que celle qui est dite ci-dessus ou quand il s'agit de travaux soumis à des lois spéciales (tramways, etc...), les Conseils municipaux n'ont que le droit de proposition. C'est ensuite soit le préfet pour la plupart des cas, soit le Conseil d'État pour les cas exceptionnels de communes disposant d'un budget de plus de 3 millions, qui approuve définitivement les projets, plans et devis, et les rend exécutoires. Mais même dans les cas où la délibération du Conseil municipal est suffisante pour autoriser les travaux, le contrôle du préfet est toujours réservé : « Les délibérations, dit l'article 68 de la loi de 1884, qui ne sont pas soumises à l'approbation préfectorale ne deviendront néanmoins exécutoires qu'un mois après le dépôt qui en aura été fait à la préfecture ou à la sous-préfecture; le préfet pourra, par un arrêté, abréger ce délai. »

En outre, la loi du 20 août 1881 a notamment attribué aux Conseils municipaux le droit de déterminer ceux des chemins ruraux qui devront être classés, ouverts ou redressés sur un arrêté de la Commission départementale et la mission de pourvoir à l'entretien des chemins ruraux dans la limite des ressources de la commune. « En cas d'insuffisance des ressources ordinaires, dit l'article 10, les communes sont autorisées à pourvoir aux dépenses des chemins ruraux reconnus à l'aide soit d'une journée de prestation, soit de centimes extraordinaires en addition au principal des quatre contributions directes. »

L'exécution des travaux communaux se fait, comme celle

des travaux généraux et des travaux départementaux, par adjudication publique ou par marchés de gré à gré suivant un cahier des charges qui diffère peu du cahier des charges des Ponts et Chaussées. La partie technique en est confiée soit à des architectes, soit aux agents voyers. Les *architectes communaux* sont choisis librement par le Conseil municipal. Souvent, quand il s'agit de travaux neufs, un concours est ouvert, et l'architecte dont le projet est adopté a la direction des travaux. La commune s'adresse plus spécialement aux agents voyers pour la direction des travaux de voirie communale, de distributions d'eau, etc...

Ce Service de la Voirie, qui est peu important dans la grande majorité des communes (communes ne dépassant pas 3.000 habitants), devient important dès que la commune a une certaine extension. Ces communes importantes, ou ces réunions d'anciennes communes en une agglomération unique qu'on désigne sous le nom générique de *villes*, méritent une mention spéciale, car elles donnent lieu, en dehors du Service départemental et du Service communal proprement dit, à un autre Service qu'on a désigné sous le nom de *Service de la Voirie urbaine*. Sous l'ancien régime, les voies publiques des villes et tout ce qui s'y rattachait appartenaient au Domaine royal, et rien ne pouvait y être fait sans la volonté du Roy. Cependant, dès 1693, il y avait des commissaires voyers « pour avoir l'inspection et faire leur rapport de tout ce qui concerne la grande voirie, être présents aux alignements et donner toutes les permissions nécessaires pour l'apposition et la réfection des auvents, enseignes et autres dépendances de la petite voirie. »

L'Assemblée Constituante, par les deux lois des 20 juillet-15 août 1790 et 19-22 juillet 1791, supprima les droits féodaux et institua la grande et petite voirie, telle à peu près qu'on la comprend aujourd'hui. « La grande voirie, disait la Circulaire du directeur des Ponts et Chaussées, du 13 frimaire an XI, se compose de toutes les routes faites et entretenues par la République, des canaux, fleuves et rivières navigables, ainsi que des *rues des communes* qui font partie des grandes routes à la charge du Gouvernement. » Toutes les voies publiques non comprises dans cette énumération limitative font partie de la petite voirie.

Par suite de cette distinction, sauf pour la ville de Paris qui est soumise à un régime spécial depuis 1789, il faut distinguer, dans les communes et les villes, les rues qui appartiennent à la grande voirie et qui, comme telles, sont soumises à l'autorité du préfet, et les rues qui appartiennent à la petite voirie et qui, comme telles, sont soumises à l'autorité du maire. Les contraventions relatives aux premières sont du ressort des Conseils de préfecture, les secondes sont du ressort des justices de paix.

Pour les travaux nombreux de voirie qu'exige une ville un peu importante, le Conseil municipal est libre de choisir le personnel qui lui plaît; mais, comme tous les travaux touchant les rues qui appartiennent à la grande voirie sont sous le contrôle et la surveillance de l'Administration supérieure, il arrive que le personnel des travaux publics des grandes villes n'est pas toujours distinct du personnel même des Ponts et Chaussées chargé de l'entretien des routes nationales et souvent départementales.

Dans ce cas, c'est la ville qui délègue au Corps des Ponts et Chaussées tous ses pouvoirs pour exécuter les travaux de la voirie urbaine. Quelquefois la ville ne demande au Corps des Ponts et Chaussées que quelques agents pour diriger les divers Services et prend un personnel spécial secondaire de conducteurs et de piqueurs. D'autres fois, au contraire, elle ne demande au Corps des Ponts et Chaussées que son personnel secondaire et met à sa tête un architecte qui est l'architecte de la ville. Enfin, d'autres fois, la ville confie ses travaux de voirie aux agents du Service vicinal (agents voyers cantonaux, d'arrondissement et en chef).

Il faudrait passer en revue chaque grande ville pour se rendre compte du personnel qu'elle emploie, car il n'y a pas de règle fixe. Nous donnons seulement ci-dessous le nombre et la répartition des agents des Ponts et Chaussées détachés au Service municipal des grandes villes, d'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics* de 1896 :

Amiens :	1 conducteur;
Armentières :	1 conducteur;
Aurillac :	1 conducteur;

Besançon :	2 conducteurs ;
Béziers :	1 ingénieur ordinaire ;
Biarritz :	1 commis ;
Bordeaux :	6 conducteurs ;
Boulogne-sur-Mer :	1 conducteur ;
Bourges :	1 commis ;
Châteaudun :	1 conducteur ;
Cherbourg :	1 conducteur ;
Cholet :	1 conducteur ;
Dijon :	1 conducteur ;
Dunkerque :	1 conducteur ;
Embrun :	1 commis ;
Épinal :	1 conducteur ;
Firminy :	1 conducteur ;
Foix :	1 conducteur ;
Fontainebleau :	1 conducteur ; 1 commis ;
Gray :	1 conducteur ;
Grenoble :	3 conducteurs ;
Langres :	1 conducteur ;
Lille :	1 conducteur ;
Lyon :	1 ingénieur ordinaire ; 3 conducteurs ;
Le Mans :	1 conducteur ;
Marseille :	2 conducteurs ; 2 commis ;
Mayenne :	1 conducteur ;
Mèze :	1 commis ;
Montpellier :	1 conducteur ;
Nantes :	1 conducteur ;
Nancy :	1 ingénieur ordinaire ;
Nevers :	1 conducteur ;
Oran :	1 conducteur ;
Orléans :	1 sous-ingénieur ; 1 conducteur ;
Pau :	2 conducteurs ;
Poitiers :	1 conducteur ;
Provins :	1 conducteur ;
Reims :	2 conducteurs ;

Rennes :	2 conducteurs ;
Roubaix :	1 conducteur ; 1 commis ;
Rouen :	1 conducteur ;
Saint-Brieuc :	1 commis ;
Saint-Chamond :	1 conducteur ;
Saint-Étienne :	5 conducteurs ;
Saint-Nazaire :	1 conducteur ;
Saint-Quentin :	1 conducteur ;
Saumur :	1 conducteur ;
Soissons :	1 conducteur ;
Toulon :	1 conducteur ;
Toulouse :	1 ingénieur ordinaire ; 2 conducteurs ;
Tourcoing :	2 conducteurs ; 1 commis ;
Tours :	1 conducteur ;
Troyes :	3 conducteurs ; 1 commis ;
Versailles :	1 conducteur ;
Vichy :	1 conducteur.

Au total, 86 agents des Ponts et Chaussées répartis entre 55 grandes villes de France, sans compter le Service municipal de la ville de Paris, qui en absorbe à elle seule près de 150, et dont nous parlerons en détail un peu plus loin. Quant à la surveillance des travaux, elle appartient exclusivement au maire, dans la limite établie par les plans et devis dûment approuvés. Souvent les Conseils municipaux choisissent dans leur sein une Commission spéciale chargée de la surveillance des travaux. Mais cette Commission n'a qu'un caractère officieux et n'a pas le droit d'imposer au maire ses vues particulières, ni de donner des ordres à l'entrepreneur. Le maire, d'ailleurs, conserve toujours le droit de déléguer ses pouvoirs et de se faire remplacer dans la direction des travaux.

Pour l'entretien des chemins vicinaux et des chemins ruraux, nous avons vu que les Conseils municipaux peuvent

avoir recours à la *prestation*. Nous ne pouvons passer sous silence ce mode spécial d'exécution de travaux qui est employé sur une grande échelle encore aujourd'hui pour l'entretien des chemins vicinaux et des routes départementales. La prestation, qui est une descendante en ligne directe de la corvée de l'ancien régime, fut proposée, après 1789, par le Consulat (arrêté du 4 thermidor an X). Négligée sous la Restauration, elle fut rétablie par la loi du 28 juillet 1824 qui en régla l'assiette et le fonctionnement. Mais elle resta facultative et peu appliquée jusqu'à la loi du 21 mai 1836, qui lui donna un caractère presque obligatoire en donnant aux préfets le pouvoir de l'imposer d'office dans les communes où les ressources ordinaires ne suffiraient pas à l'entretien des chemins. La loi de 1884 l'a laissé subsister, à côté des 5 centimes additionnels fixés par le Conseil général pour l'entretien des chemins communaux (3 pour les chemins vicinaux, et 2 pour les chemins ruraux). La prestation n'est exigible de la commune qu'autant que ces 5 centimes additionnels ne donnent pas les revenus suffisants pour l'entretien des chemins communaux. Elle est au maximum de trois jours. Tout habitant porté au rôle des contributions directes peut être appelé à fournir, chaque année, une prestation de trois jours :

1° Pour une personne et pour chaque individu mâle valide de dix-huit ans à soixante, membre ou serviteur de la famille et résidant dans la commune ;

2° Pour chacune des charrettes ou voitures attelées ;

3° Pour chacune des bêtes de somme, de trait ou de selle, au service de la famille ou de l'établissement dans la commune.

Cette prestation est évaluée en argent d'après les prix fixés pour chaque journée élémentaire par le Conseil général du département. Un délai est accordé aux prestataires pour déclarer s'ils entendent s'acquitter en nature. Ce délai passé, la cote est exigible en argent. La prestation non rachetée en argent peut être convertie en tâches, d'après les bases préalablement fixées par le Conseil municipal.

Les exemptions pour les personnes et pour les animaux sont assez nombreuses. C'est ainsi que les militaires en ser-

A 3 fr. 00...........	dans	1	département
A 2 fr. 25 ou 2 fr. 50.	—	4	—
A 1 fr. 58...........	—	80	—
A 1 fr. 00...........	—	4	—

La journée de cheval varie dans des proportions encore plus grandes de 1 franc à 4 francs. Quant à la durée de la journée, elle est évaluée entre sept et dix heures. Aussi, suivant les prix, la durée et les tolérances adoptés par les divers Conseils généraux, il y a des communes où les populations ont tout avantage à s'acquitter en argent, et d'autres où elles ont tout avantage à s'acquitter en nature.

Malgré la latitude qu'on laisse aux Conseils municipaux de convertir la prestation en tâches, peu appliquent ce système de conversion qui permettrait au prestataire de s'acquitter de sa redevance en un jour et demi de bon travail. Sur 35.600 communes ayant un rôle de prestation, il n'y en a que 19.500 qui pratiquent la conversion en tâches. Si l'on cherche à évaluer en centimes additionnels le produit de la prestation en nature, on trouve des variations très considérables entre les divers départements.

La moyenne est de 17 centimes additionnels pour la France entière; mais cette moyenne est environ de :

1/2 centime pour la Seine;
7 centimes pour les Alpes-Maritimes;
5 — pour le Rhône;
12 — pour le Nord;
21 — pour la Seine-et-Marne;
28 — pour l'Aisne;
44 — pour les Landes.

Dans un même département, même uniformément riche, les variations sont aussi considérables d'une commune à l'autre. Ainsi, dans l'Oise, dont le produit de la prestation en nature représente environ 23 centimes additionnels pour l'ensemble du département, il y a des communes où ce produit correspond à 50 centimes, et d'autres où il correspond à 18 centimes.

En somme, la prestation a le grand inconvénient d'être iné-

gale et injuste. Elle pèse surtout sur le pauvre et le paysan, et elle est légère pour le riche et le citadin. Dans un projet de loi déposé en 1882, M. Casimir Perier a montré l'inégalité des charges résultant de la prestation par quelques exemples frappants. Pour un principal des quatre contributions directes de 10 francs, la charge de la prestation était de 5 francs, soit de la moitié ; pour un principal de 50 francs, elle était de 16 francs, soit de moins du tiers ; pour un principal de 200 francs, elle était de 46 fr. 50, soit de moins du quart ; et pour un principal de 2.000 francs, elle n'était que de 228 fr. 50, soit du huitième. M. Debauve, dans son intéressant ouvrage sur *les Travaux publics*, a également relevé le petit tableau suivant fort instructif :

	Contributions directes. Patente non comprise.	Prestation.
Ouvrier rural ne possédant rien............	5,48	6
Ouvrier rural possédant sa maison.........	20,93	6
Petit cultivateur ayant un cheval...........	20,06	20,40
Petit cultivateur plus aisé que le précédent.	40,25	20,40
Boucher de campagne ayant un cheval	73,80	20,40
Cultivateur propriétaire....................	775,46	96
Cultivateur locataire d'une grande ferme....	1861,67	116,40
Grand industriel...........................	820,58	55,20

On voit par ces chiffres de quel poids la prestation pèse particulièrement sur la petite culture et l'ouvrier des campagnes. C'est un impôt de capitation, « à peine mitigé par l'adjonction des bêtes et des attelages ».

Le rapporteur du budget de 1887 à la Chambre des députés mettait ainsi en relief les avantages et toutes les économies que le Service vicinal retirerait de la suppression des prestations :

« Immédiatement disparaîtraient pour les agents voyers tous les états, toutes les écritures, toutes les opérations et démarches nécessitées par ce singulier impôt. Quelle simplification dans la comptabilité ! Suppression presque absolue de la première partie des états de contingents, suppression totale de la seconde, plus de budget spécial pour chaque commune ; pour chaque prestataire, plus de piquetage ni de réceptions spéciales, plus de liquidation des comptes, etc...

« Plus d'incertitude dans les prévisions, plus de mécompte; adjudications faites chaque année à coup sûr, à l'aide de bases certaines, rien d'éventuel, plus d'aléa, tout à l'entreprise; le Service vicinal, connaissant exactement les ressources dont il peut disposer, marcherait hardiment dans la voie de l'exécution; dès lors aussi, plus d'encombrements de matériaux ici, plus de pénurie là; la pierre coûterait peut-être un peu plus; mais on n'en perdrait pas. Les agents voyers auraient toutes facilités pour les travaux d'art. Ceux d'entretien seraient mieux soignés, plus uniformes, et l'aspect lui-même des chemins s'améliorerait encore. Ajoutez à cela les semaines que les agents voyers gagneraient aussi, temps précieux qui serait plus fructueusement employé par eux à des tournées, à des surveillances et surtout à l'élaboration des projets. »

Aujourd'hui, la prestation a été détournée de son but, puisque, instituée dès l'abord pour l'entretien des chemins ruraux, elle a été étendue à l'entretien des chemins vicinaux de grande communication et des routes départementales déclassées. Pour ménager leurs finances, les budgets départementaux ont appliqué la plus grosse part des prestations des diverses communes de leur département aux voies d'intérêt général, qui ne servent pas directement aux prestataires, comme les chemins ruraux. De là, des plaintes légitimes qui s'élèvent contre la prestation, en même temps que les ressources font défaut pour l'entretien des chemins ruraux. Aussi est-il à désirer que cet impôt inégal, injuste et peu productif disparaisse. Bien qu'il ne présente plus les abus iniques de la corvée, il en est le descendant immédiat et n'a plus de raison d'être dans notre siècle égalitaire et démocratique.

Nous terminons ici ce que nous avions à dire de général sur le Service des Travaux publics communaux. Mais nous ne quitterons pas ce sujet sans faire une rapide étude d'un service communal spécial, trop important pour ne pas faire l'objet d'un chapitre particulier, le *Service des Travaux publics de la ville de Paris.*

CHAPITRE III

SERVICE DE LA VILLE DE PARIS

Le Service des Travaux publics d'une municipalité qui dispose d'un budget de 332 millions est trop important pour ne pas mériter une mention spéciale. Aussi les règles générales appliquées aux autres municipalités de France ne s'appliquent plus à la municipalité de Paris, ou du moins y subissent de très notables modifications. Nous ne pouvions donc nous dispenser d'en faire l'objet d'une étude particulière. Cette étude nous a été facilitée beaucoup par M. Bonnevalle, le chef du Secrétariat de la Direction administrative des Travaux, à qui nous nous permettons d'adresser ici nos remerciements les plus sincères pour son obligeant accueil et pour ses précieux renseignements.

La Direction des Travaux de la ville de Paris se divise en deux sections principales:

1° Les Services administratifs;

2° Les Services techniques.

I. Les **Services administratifs** sont destinés à donner l'impulsion générale, à contrôler les services extérieurs, à provoquer les décisions soit du préfet, soit du Conseil municipal, et à en assurer l'exécution. Le personnel en a été réorganisé après les modifications importantes apportées aux Services des Travaux publics de la ville de Paris depuis la mort de M. Alphand. Ils se divisent en:

Une direction administrative des Travaux et son secrétariat;

5 bureaux s'occupant: de la voie publique; des eaux, ca-

naux et assainissement; des régies; des traités et acquisitions; des alignements et de la police des constructions [1].

Le personnel administratif se compose actuellement:

De 1 inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur;
De 1 chef et 1 sous-chef du Secrétariat;
De 6 chefs de bureau;
De 4 sous-chefs;
De 7 commis principaux;
De 10 commis rédacteurs;
De 2 conducteurs municipaux;
De 9 régisseurs;
De 8 piqueurs;
De 13 commis expéditionnaires;
De 20 auxiliaires permanents ou temporaires.

De plus, certains agents techniques de la Voirie et du Plan de Paris sont directement rattachés au Service administratif de la Direction des Travaux, savoir:

20 commissaires voyers;
23 — — adjoints;
2 géomètres en chef;
2 géomètres vérificateurs;
19 géomètres ou dessinateurs;
19 aides géomètres ou aides dessinateurs;
33 chaîneurs.

Le recrutement de ce personnel se fait au concours au fur et à mesure des besoins des services et suivant des programmes arrêtés par M. le préfet de la Seine. Pour les Services administratifs il y a trois sortes de concours:

Celui des commis auxiliaires;
Celui des commis expéditionnaires;
Celui des commis rédacteurs.

Ils correspondent à peu près aux concours correspondants qui sont aujourd'hui exigés dans tous les Ministères, pour les emplois d'auxiliaires, d'expéditionnaires, de rédacteurs.

[1] Les trois premiers bureaux se rattachent directement à la Direction administrative des Travaux, et les deux derniers sont réunis en un Service dit *Service administratif de la Voirie*, dépendant aussi de cette direction.

Les sous-chefs et chefs de bureaux peuvent être pris soit dans le personnel des commis rédacteurs, soit dans le personnel des agents techniques dont nous étudierons plus loin le recrutement. Ce personnel administratif a été toujours dirigé jusqu'à présent par un inspecteur des Ponts et Chaussées, et nous verrons qu'il y a également un ingénieur des Ponts et Chaussées à la tête de chacun des services techniques, de sorte que les hautes situations du Service des Travaux publics de la ville de Paris appartiennent à des membres du Corps des Ponts et Chaussées détachés dans ce Service. Il y a cependant une tendance de plus en plus accentuée du Conseil municipal à ne plus faire au Corps des Ponts et Chaussées une situation privilégiée que rien ne justifie; et nous verrons que les modifications récemment apportées au recrutement du personnel des services techniques ont eu en partie pour but de permettre aux ingénieurs civils d'arriver aux plus hauts postes de l'Administration. Cette réforme est d'autant plus utile que la ville de Paris cherche davantage à garder son indépendance et à séparer ses intérêts de ceux de l'État qui peut peser sur la direction de ses travaux par des agents directement dépendants du Ministère des Travaux publics [1].

Le directeur administratif des travaux doit donner l'impulsion aux services d'ingénieurs, les contrôler, disposer des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires détachés au Service municipal des Travaux de Paris sur la demande du préfet de la Seine pour la préparation technique et l'exécution de tous les travaux neufs ou d'entretien, concernant la viabilité, les promenades, l'éclairage, l'assainissement, l'alimentation d'eau de la ville de Paris, etc... Il dirige, en outre, un certain nombre de bureaux du Service intérieur de la préfecture de la Seine pour assurer la marche administrative des affaires; et il renseigne le préfet sur toutes les questions soumises à l'examen du Conseil municipal, prenant la parole dans cette Assemblée toutes les fois que le préfet le juge

[1] C'est parce que la ville de Paris est chargée de l'entretien des routes nationales qui, sous forme de rues, traversent Paris qu'elle a été conduite à prendre, pour diriger ses travaux de voirie, le personnel des Ponts et Chaussées.

utile. Il a auprès de lui cinq commissions permanentes pour l'éclairer et le conseiller, qu'il préside en l'absence du préfet de la Seine et du secrétaire général de la préfecture. Ce sont :

1° Le *Conseil des ingénieurs*, composé :

Du préfet de la Seine, président;
Du secrétaire général de la Préfecture, vice-président;
Du directeur administratif des Travaux ;
Du chef du secrétariat;
Du chef du Service administratif de la Voirie;
Des 3 chefs de bureaux de la Voie publique, des Eaux, Canaux et Assainissement, et des Régies ;
Des 4 ingénieurs en chef dirigeant les quatre grands services techniques;
De l'ingénieur en chef des Dérivations ;
Des ingénieurs de section, quand les besoins du service réclament leur présence au Conseil.

2° La *Commission d'Admissibilité aux adjudications et concessions de travaux et fournitures du departement de la Seine et de la ville de Paris*, composée :

Du préfet de la Seine ou de son délégué, président ;
De 8 membres du Conseil municipal;
De 3 membres du Conseil général (ces 12 membres seuls ont voix délibérative);
Du directeur administratif des Travaux;
Du directeur des Affaires départementales;
Du directeur de l'Enseignement primaire ;
Des 4 ingénieurs en chef dirigeant les quatre grands services techniques;
De l'ingénieur en chef du département de la Seine ;
De l'inspecteur général des Services municipaux d'architecture;
Du chef du Service d'Architecture du département;
Du chef du Service du Matériel de la préfecture de la Seine ;
De l'architecte de l'Assistance publique ;
Du chef du Service du Matériel du Mont-de-Piété;
Du chef du Service du Matériel de l'octroi de Paris;
Du sous-chef de bureau à la Préfecture de Police;

D'un commis expéditionnaire, secrétaire (ces 16 membres ont seulement voix consultative).

3° La *Commission administrative des indemnités*, composée :

Du Préfet de la Seine, président ;
De 9 membres du Conseil municipal, dont 1 vice-président ;
Du directeur administratif des Travaux ;
Du chef du Service administratif de la Voirie ;
Du chef de la division du Domaine ;
Du chef du Service du Contentieux ;
De l'avoué de la ville de Paris ;
Du chef et du sous-chef du bureau des Traités et Acquisitions pris comme secrétaire et secrétaire adjoint.

4° La *Commission supérieure de Voirie*, composée :

Du directeur administratif des Travaux, président ;
Du chef du Service administratif, vice-président ;
De l'ingénieur en chef du Service de la Voie publique ;
Du chef du bureau des Traités et Acquisitions ;
De 3 commissaires voyers honoraires ;
De 2 — de 1re classe (ces 9 membres sont permanents) ;
De 2 commissaires voyers de 2e classe ;
Du chef du bureau des Alignements et de la Police des constructions, secrétaire.

5° La *Commission consultative de Voirie* se compose :

Du directeur administratif des Travaux, président ;
Du chef du Service administratif de la Voirie, vice-président ;
De 20 commissaires voyers d'arrondissement et leurs adjoints.

Les fonctions de secrétaires sont remplies alternativement pour une durée de trois mois par les commissaires voyers adjoints.

En outre, le directeur fait partie d'un certain nombre d'autres Conseils et Commissions, et par décret récent du 9 septembre 1893, il a été nommé *membre de la Commission supérieure de l'Exposition de* 1900.

Pour assurer la marche des affaires, le directeur a sous ses ordres immédiats :

Le secrétariat ;

Les trois bureaux qui ont la charge de la Voie publique, des Eaux et Assainissement, et des Régies ;

Le Service administratif de la Voirie.

Le *secrétariat de la Direction* comprend :

1 chef et un sous-chef ;
1 conducteur municipal ;
4 piqueurs ;
1 commis expéditionnaire.

Ce secrétariat a dans ses attributions : la réception, l'examen et la distribution de toutes les affaires de la direction, la centralisation, l'examen et l'expédition des affaires générales ou communes à plusieurs services, l'examen des questions relatives au personnel titulaire, auxiliaire et ouvrier ; l'admission des entrepreneurs aux adjudications, le secrétariat et la conservation des archives de la Commission d'admissibilité, la distribution des permissions de peindre, dessiner et photographier dans les promenades et de visiter les établissements dépendant de la direction des travaux, le fonctionnement du conseil des ingénieurs.

Le *bureau de la Voie publique* comprend :

1 chef de bureau et 1 sous-chef ;
2 commis principaux ;
4 — rédacteurs ;
5 — expéditionnaires ;
1 piqueur ;
5 commis auxiliaires.

Les affaires ressortissant à ce bureau sont les suivantes :

1° Travaux neufs d'entretien des chaussées et trottoirs ; voies nouvelles ouvertes par des particuliers sur les terrains leur appartenant ; recouvrements des frais de viabilité et de raccordements divers en compte des particuliers ; décharges et réductions de taxes ; mains-levées et ouvertures d'ordres ; indemnités des dommages résultant de ces travaux ; exper-

tises, traités amiables, contentieux ; ventes de matériaux de rebuts ;

2° Nettoiement de la voie publique, taxe de balayage, enlèvement des boues et immondices, neiges et glaces, contraventions de grande et de petite voirie.

3° Éclairage par le gaz et par l'électricité: usines municipales; concessions de secteurs d'électricité ; contrôle de la Compagnie parisienne du Gaz, des Sociétés d'électricité et de force motrice, délivrance de permissions aux particuliers.

4° Entretien et établissement des squares, parcs et promenades de Paris, travaux neufs et d'entretien des chaussées, allées et plantations dans les cimetières;

5° Établissement et entretien des urinoirs, kiosques, édicules appartenant à la ville; contrôle de l'entretien et de l'établissement des édicules concédés;

6° Adjudications et marchés de gré à gré relatifs aux travaux et fournitures de toutes natures pour les services techniques correspondants.

Le *bureau des Eaux, des Canaux et de l'Assainissement* comprend :

1 chef de bureau et 1 sous-chef;
2 commis principaux ;
2 — rédacteurs ;
1 — expéditionnaire ;
2 piqueurs ;
6 commis auxiliaires.

Les affaires ressortissant à ce bureau sont les suivantes :

1° Alimentation de la ville de Paris en eaux de source et de rivière; dérivation de la Dhuis, de la Vanne, de l'Avre et du Loing; réservoirs et usines élévatoires; distribution générale des eaux;

2° Abonnements particuliers et contrôle de la Compagnie générale des Eaux ; établissement des rôles annuels relatifs aux abonnements aux eaux des services publics (État, département, ville) ;

3° Entretien, approfondissement et exploitation des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin; construction, entre-

tien et curage des collecteurs, égouts et branchements; entretien et curage de la Bièvre dans Paris; établissement des rôles annuels relatifs au curage des branchements particuliers d'égouts, à l'écoulement à l'égout par tinettes filtrantes, à l'écoulement direct à l'égout;

4° Assainissement de la Seine; épuration et utilisation des eaux d'égouts; champs d'épurations de Gennevilliers; dérivation sur les terrains domaniaux d'Achères; recouvrement des taxes relatives aux abonnements ou curage des branchements et aux écoulements directs à l'égout;

5° Contrôle de la pose des lignes téléphoniques et télégraphiques; mains-levées, ouvertures d'ordres, contraventions et contentieux; adjudications et marchés de gré à gré pour travaux et fournitures aux services techniques correspondants; établissement des rôles annuels relatifs aux tolérances temporaires sur les ouvrages hydrauliques.

Le *bureau des Régies* comprend:

1 chef de bureau;
1 auxiliaire.

Le chef de bureau a, en outre, sous son autorité les 9 payeurs régisseurs des services techniques, qui sont répartis :

5 pour la voie publique;
1 pour l'éclairage, les promenades et les plantations;
2 pour les eaux, canaux et dérivation;
1 pour l'assainissement.

Le bureau des Régies constitué, par l'arrêté préfectoral du 22 juillet 1893, a pour objet de surveiller la gestion des payeurs régisseurs, chargés de payer, au moyen d'avances que leur fait la Caisse municipale, les cantonniers et ouvriers en régie employés par la direction des Travaux. Ces payeurs régisseurs ont un cautionnement de 7.000 francs, et le maximum des avances dont ils peuvent disposer est de 20.000 francs; et ils sont tenus de justifier dans le délai d'un mois des avances qui leur sont faites. Le chef de bureau des Régies a donc à vérifier les justifications de dépenses que présentent

les régisseurs, à provoquer la délivrance de nouvelles avances et à contrôler très fréquemment la tenue de leurs livres et l'exactitude de leurs caisses.

Le chef du bureau des Régies a conservé la gestion du dépôt central des Imprimés des Services techniques et des collections de la direction des Travaux.

A cet effet, il lui est adjoint:

1 conducteur municipal;
1 piqueur;
1 auxiliaire.

Le *Service administratif de la Voirie* qui est dirigé par un chef de service dispose:

1° De deux bureaux administratifs, dont l'un porte le titre de « bureau des Traités et Acquisitions », et l'autre celui de « bureau des Alignements et de la Police des constructions »;

2° D'un personnel technique de commissaires voyers et de géomètres.

Les trois Commissions permanentes dont nous avons parlé plus haut (Commission supérieure de la Voirie, Commission consultative de la Voirie et Commission administrative des Indemnités) sont plus particulièrement attachées à ce service et discutent les questions qui en dépendent.

Le *bureau des Traités et Acquisitions* comprend:

1 chef de bureau et 1 sous-chef;
2 commis principaux :
3 — rédacteurs;
3 — expéditionnaires;
4 — auxiliaires.

Il s'occupe des affaires suivantes:

1° Opérations de voirie : percements, élargissements et rectifications de voies;

2° Examen et centralisation des estimations d'immeubles et d'industries préparées par les commissaires voyers;

3° Procédure complète en matière d'expropriation ou d'acquisition amiables; liquidation des indemnités; démolition

des immeubles atteints par des opérations de voirie ; revente des terrains restant en dehors des alignements ; contentieux ; procédure et liquidation des indemnités en matière de terrains, retranchés par mesure ordinaire d'alignement; classement des rues et affectation des alignements.

Le bureau prête, en outre, son concours aux autres directions municipales pour la préparation des plans et l'estimation des immeubles à acquérir pour installations d'écoles, mairies, etc...

Le *bureau des Alignements et de la Police des constructions* comprend :

1 chef de bureau et 1 sous-chef;
1 commis principal ;
1 — rédacteur ;
3 — expéditionnaires ;
1 — piqueur;
3 — commis auxiliaires ;

Il traite les affaires suivantes:

1° Délivrance des permissions de bâtir ou de réparer et de placer des saillies sur la voie publique, en tant qu'elles sont fixées aux bâtiments (balcons, persiennes, stores, marquises, tuyaux de descente, devantures de boutiques, etc...) ; délivrance des alignements et des nivellements de seuils à observer par les constructeurs : bâtiments en péril ; suppression des caves sur la voie publique ;

2° Contraventions de grande et de petite voirie ;

3° Étude des règlements relatifs à la sécurité des constructions ; carrières sous Paris ;

4° Dénomination des voies publiques et numérotage des maisons.

Comme on le voit, ce bureau s'occupe plus spécialement de la police des constructions, c'est-à-dire des conditions préventives, relatives à la solidité et à la salubrité des constructions et maisons de Paris.

Mais, à cause des connaissances et études techniques qu'exige ce Service administratif de la voirie, il est complété :

1° Par un personnel de géomètres pour dresser les plans des rues, étudier leurs alignements, faire le mesurage des propriétés à acquérir, etc..., qui constitue le *Service du Plan de Paris ;*

2° Par un personnel d'architectes, commissaires voyers, chargés d'examiner les plans des constructions présentés par les particuliers qui constitue le *Service des Commissaires Voyers.*

Le premier de ces deux services quasi-techniques comprend :

2 géomètres en chef;
2 vérificateurs;
19 géomètres ;
19 aides géomètres ;
33 chaîneurs.

Ces 75 agents sont répartis en deux grandes sections, à la tête de chacune desquelles est un des géomètres en chef: la Section des Alignements, et la Section centrale et topographique.

Le second service, réorganisé par l'arrêté du 16 février 1887, est composé de :

20 commissaires voyers ;
23 — adjoints.

Il y a un commissaire voyer et un commissaire voyer adjoint par chaque arrondissement de Paris. Le nombre des commissaires voyers adjoints a été porté à 2 pour les trois arrondissements : XVe, XVIIIe et XXe, plus chargés de travail, par une délibération du Conseil municipal du 19 juin 1893. Ces commissaires doivent avoir leur domicile dans l'arrondissement dont le Service leur est confié et ont un bureau spécial à la mairie de leur arrondissement, où ils se tiennent en permanence de une heure à quatre heures tous les jours, sauf les jours fériés, les dimanches et les jours de réunion de la Commission consultative de la Voirie à l'Hôtel de Ville. Ils doivent visiter au moins une fois par mois, au point de vue des constructions qui y sont élevées, chacune des voies de

leur arrondissement et rendre compte de leurs visites dans un rapport mensuel fait au chef du Service administratif de la Voirie. Il leur est interdit d'exécuter des travaux particuliers dans leur arrondissement, et ils ne peuvent se charger de travaux particuliers dans d'autres localités sans avoir obtenu une autorisation spéciale du préfet. Les commissaires voyers sont spécialement chargés :

1° De l'estimation des terrains, constructions, industries, etc., relatifs aux propriétés à acquérir par la ville, soit à l'amiable, soit par expropriation pour l'exécution des projets de voirie, constructions d'écoles, mairies et autres édifices municipaux; de la démolition des mêmes immeubles et de l'estimation des terrains communaux à revendre (des plans portant indication exacte des limites de propriétés et des surfaces leur sont fournis à cet effet par le service des géomètres);

2° De l'examen, au point de vue de l'application des règlements relatifs à la police des constructions, des demandes en autorisation de bâtir ou d'établir des saillies fixes ou mobiles attenant aux bâtiments; de la surveillance des constructions, du signalement des périls et de la constatation des contraventions.

Enfin, les commissaires voyers relèvent de la direction des Affaires municipales pour l'examen des demandes d'ouverture d'étaux de boucheries et de charcuteries et pour le nettoyage des façades ; ils sont aussi chargés de constater l'exécution des prescriptions de la Commission des Logements insalubres.

Les géomètres du Service du Plan de Paris et les commissaires voyers sont recrutés par un concours dont le programme est fixé par arrêté préfectoral. Quant aux agents secondaires, chaîneurs et aides géomètres, ils sont pris, autant que possible, parmi les candidats admissibles à l'emploi de piqueurs, mais leur choix est laissé à l'appréciation du chef de service.

II. Les **Services techniques** sont chargés de l'étude et de l'exécution des travaux. Ils se divisent en quatre grands services :

I. — Voie publique ;

II. — Éclairage, promenades et plantations, concessions et transports en commun ;

III. — Eaux, canaux et dérivations;

IV. — Assainissement;

Et ils ne comprennent pas moins de :

2 inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées ;

4 ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées;

12 ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées;

10 inspecteurs, sous-inspecteurs ou chefs de services secondaires;

120 conducteurs ou commis des Ponts et Chaussées ;

300 conducteurs municipaux ;

320 piqueurs municipaux ;

315 auxiliaires municipaux;

30 agents temporaires ;

50 garçons de bureaux, piétons, brigadiers ou surveillants, un nombre considérable d'agents secondaires ou d'ouvriers (cantonniers, cantonniers-chefs, cantonniers surveillants, cantonniers ordinaires, cantonniers auxiliaires, manœuvres, mécaniciens,affûteurs,scieurs,tireurs, menuisiers, créosotiers, gardiens de nuit, chefs poseurs, aides poseurs, garçons poseurs, ouvriers balayeurs, ouvrières balayeuses, chiffonniers, ouvriers arroseurs, essuyeurs, électriciens, jardiniers principaux, jardiniers auxiliaires, gardes, brigadiers chefs, sous-brigadiers, brigadiers auxiliaires, forgerons, serruriers, charrons, couvreurs, peintres, bûcherons, frappeurs, fontainiers, fleuristes, etc...).

Le *Service de la Voie publique*, unifié depuis le 1er août 1892, comprend pour les vingt arrondissements de Paris :

1° Tous les travaux neufs et d'entretien relatifs à la viabilité des voies publiques, savoir: les chaussées pavées en pierre et l'exploitation des carrières municipales, les chaussées empierrées et le cylindrage à vapeur, y compris l'usine de réparation des cylindres ; les chaussées asphaltées ; les chaussées pavées en bois et le service d'acquisition et de préparation des pavés de bois (usine de Javel), les ponts, passerelles, ouvrages d'art divers, bâtiments, etc..., dépendant du Service de la Voie

publique ; le Contrôle des Ciments, le laboratoire des Essais de Matériaux et le Service de la Statistique de la Voie publique, les trottoirs, y compris les contre-allées et surfaces en terre, la mise en état de viabilité des voies, la transformation des revers pavés en trottoirs réglementaires, et, enfin, le contrôle et la surveillance des usines de fabrication de la poudre asphaltique et des mortiers bitumineux ; les travaux d'ouverture de voies au compte des particuliers et les raccordements remboursables à la suite des travaux d'eau, de gaz, d'électricité, etc... ;

2° Le nettoiement et l'arrosage des mêmes voies publiques et qui comprend l'arrosage, l'enlèvement des boues et ordures ménagères, l'enlèvement des neiges et glaces, et le fonctionnement des ateliers de réparation du matériel ;

3° Le contrôle spécial du fonctionnement du tramway funiculaire de Belleville, en ce qui concerne le matériel, la machinerie et la voie.

Ce service de la voie publique est placé sous la direction d'un ingénieur en chef et de 8 ingénieurs ordinaires de section. Les huit sections se partagent ainsi les vingt arrondissements de Paris :

1re Section : Voies des Ier, IIe, IIIe et IVe arrondissements ; — atelier de fabrication des balais de piazzava ;

2e Section : Voies des Ve, VIe et VIIe arrondissements ; — exploitation de la carrière des Maréchaux ; — atelier de remontage des balais-rouleaux et de fabrication des balais de piazzava ;

3e Section : Voies des VIIIe, IXe et Xe arrondissements ; — exploitation de l'usine de pavage en bois de Javel ; — service des acquisitions de madriers ; -- contrôle et surveillance des usines de fabrication de poudre asphaltique du quai de Valmy et de Nicolaï ;

4e Section : Voies des XIe et XIIe arrondissements ;

5e Section : Voies des XIIIe et XIVe arrondissements ; — service d'acquisition des pavés en pierre ; — carrière des Vosges ; — contrôle des ciments et laboratoire des essais de matériaux ; — contrôle de l'usine de fabrication du bitume, rue d'Alésia ;

6° Section : Voies des XV° et XVI° arrondissements; — cylindrage à vapeur; — atelier de réparation et d'entretien des cylindres ; — contrôle des deux usines d'asphalte et de bitume de la rue de Javel;

7° Section : Voies des XVII° et XVIII° arrondissements;

8° Section : Voies des XIX° et XX° arrondissements ; — contrôle du tramway funiculaire de Belleville.

Chaque section est divisée en six circonscriptions à la tête de chacune desquelles est un conducteur municipal auquel il est adjoint un certain nombre d'agents secondaires. Enfin, pour chaque section, le service de bureau est assuré par un certain nombre d'agents secondaires, placés sous les ordres d'un chef de bureau. L'ensemble du Service de la Voie publique comprenait, en 1893 :

123 conducteurs municipaux ;
133 piqueurs ;
116 agents secondaires ;
2 garçons de bureau.

Le chiffre total des dépenses faites par le Service de la Voie publique, non compris les traitements du personnel titulaire et auxiliaire et les travaux neufs, atteignait, en 1893, près de 25 millions. Le prix de revient du mètre carré de chaussée pavée en pierre varie de 16 fr. 82 à 22 fr. 92; celui du mètre carré de chaussée empierrée, de 4 fr. 80 à 8 francs; celui du mètre carré de chaussée asphaltée, de 20 fr. 36 à 21 fr. 87; celui du mètre carré de chaussée pavée en bois, de 18 fr. 72 à 20 fr. 68; celui de la tonne kilométrique de cylindrage à vapeur, de 0 fr. 22116 à 0 fr. 22117.

Le *Service de l'Éclairage, des Promenades et Plantations, des Concessions et des Transports en commun* est sous la direction d'un ingénieur en chef. Il comprend un effectif de plus de 1.300 hommes sur lequel 1.100 au moins sont des cantonniers, des gardes, des ouvriers titulaires ou auxiliaires. Les agents proprement dits du Service sont au nombre de 117 (59 titulaires et 58 auxiliaires). Les dépenses de ce Service s'élèvent à un peu plus de 15 millions, mais ses recettes dont la majeure partie provient des redevances de la Compagnie du Gaz

s'élèvent à plus de 18 millions, de sorte qu'il produit plus qu'il ne coûte. Il se divise en 6 sections principales.

I. — Éclairage :

Étude et exécution des projets d'éclairage public au gaz ou à l'électricité ;

Contrôle et vérification des installations d'éclairage privé ; délivrance des permissions ;

Contrôle et surveillance de la Compagnie parisienne du Gaz et des Sociétés de secteurs électriques ;

Vérification du pouvoir éclairant du gaz ; poinçonnage des compteurs ; étude des nouveaux procédés d'éclairage ; — entretien des appareils d'éclairage dans les établissements municipaux ; — usines municipales d'électricité ; exploitation du secteur municipal.

Ces diverses attributions sont réparties entre onze branches de service dirigé par :

1° Les 8 ingénieurs ordinaires qui dirigent les huit sections du Service de la Voie publique, chargés pour leur section de toutes les questions d'éclairage ;
2° Le vérificateur du gaz et des compteurs ;
3° L'inspecteur de l'éclairage au gaz ;
4° L'inspecteur de l'éclairage électrique.

II. — Promenades :

Étude et exécution des projets relatifs aux promenades municipales ; entretien et police des bois de Boulogne et de Vincennes, des squares, parcs, jardinets, etc..., situés à l'intérieur de Paris ; — pépinières municipales, serres et fleuristes ; — école d'arboriculture et Musée de l'industrie du bois ; — entretien des fontaines, statues, etc..., placées sur la voie publique et des constructions situées dans les promenades ; — entretien des cimetières parisiens *intra* et *extra muros* et des préaux des écoles communales.

Ces diverses attributions sont réparties entre cinq branches de service, dont les chefs sont :

1° Le conservateur du bois de Boulogne ;
2° Le conservateur du bois de Vincennes ;

3° L'inspecteur des promenades intérieures;
4° Le jardinier en chef;
5° L'architecte des promenades.

III. — Plantations d'alignement :

Étude et exécution des projets relatifs aux voies plantées; — entretien et remplacement des arbres, taille et élagage, etc...; — entretien et remplacement des bancs sur les voies plantées.

Les attributions de ce Service sont réparties entre les huit sections du Service de la Voie publique, dont les chefs sont les 8 ingénieurs ordinaires déjà cités à propos du Service de la Voie publique.

IV. — Concessions permanentes :

Étude, au point de vue technique, des projets relatifs à l'établissement des édicules de toutes natures sur la voie publique et dans les promenades : urinoirs isolés et adossés, colonnes-affiches, poteaux-affiches ou autres, mâts décoratifs, cabinets d'aisance, avertisseurs d'incendie, bureaux d'omnibus et de voitures, kiosques à journaux, bars, etc..., etc... ; — entretien des urinoirs et édicules à la charge de la ville; contrôle des sociétés concessionnaires; — établissement de chauffoirs publics, etc.

Les attributions de ce service sont réparties entre les huit sections de la Voie publique dont les chefs sont les 8 ingénieurs ordinaires déjà cités à propos du Service de la Voie publique, et les autres chefs du service sont consultés, quand il y a lieu.

V. — Transports de commerce :

Étude, au point de vue technique et général, des nouveaux moyens de transport à réaliser dans Paris : lignes métropolitaines, tramways funiculaires ou autres, lignes de pénétration des grandes Compagnies de chemins de fer, etc..., etc...

Les attributions de ce service sont directement dévolus à l'ingénieur en chef, et des renseignements sont fournis, suivant les besoins, par les services relevant de son autorité.

VI. — Bureaux de l'ingénieur en chef du Service de l'Éclairage, des Promenades et plantations, des Concessions et des Transports en commun :

Ces bureaux centralisent toutes les affaires du Service. Ils comprennent 31 agents :

10 conducteurs principaux ou ordinaires;
9 piqueurs;
9 agents auxiliaires;
3 brigadiers ou garçons de bureaux.

Ils s'occupent de la vérification et, au besoin, du remaniement des projets de toutes natures; de l'établissement des propositions budgétaires et des justifications ou explications à produire au Conseil municipal, de la répartition des crédits et de l'ordonnancement des dépenses; de la vérification de toutes les pièces comptables, de l'établissement des certificats de paiement, de la tenue des livres de comptabilité; des rapports, notes ou comptes rendus de toutes sortes; des études d'ensemble sur les questions intéressant le service en général : personnel, salaires des ouvriers, plans de campagne, etc..., etc...

Le *Service des Eaux, Canaux et Dérivations* est chargé de l'approvisionnement et de la distribution des eaux dans la ville de Paris. L'approvisionnement se fait au moyen de dérivations de sources ou de rivières et de puits artésiens, ou au moyen de prises d'eau opérées dans la Seine ou dans la Marne à l'aide de pompes qui refoulent l'eau dans les réservoirs. Cet approvisionnement constitue trois principales branches de service :

1° L'*Inspection des Aqueducs*, qui a la charge de la construction et de l'entretien des travaux de dérivation des sources et rivières (Dhuys, Vanne, Avre, Yvette...);

2° Le *Service des Canaux*, qui a la charge de l'exploitation, de la réparation et de l'entretien des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Martin;

3° L'*Inspection des Machines*, qui a la charge de l'exploitation et de l'entretien des machines et usines élévatoires, au nombre de onze (Ivry, Austerlitz, Bercy, Chaillot, Javel,

Saint-Maur, Ménilmontant, Ourcq, Montrouge, Montmartre).

La distribution des eaux se fait par un réseau de conduites qui les amènent aux divers services publics et privés. Ce service opère les manœuvres journalières des soupapes des réservoirs et des robinets de conduite, veille à l'entretien de la canalisation et des appareils publics de distribution, etc..., contrôle, enfin, les opérations de la Régie confiées à la Compagnie générale des Eaux, et s'occupe de la régie directe des fournitures d'eau aux établissements publics.

Le Service des Eaux, Canaux et Dérivations est placé sous la direction d'un inspecteur général des Ponts et Chaussées et, en dehors de Paris, étend son action sur dix départements par ses canaux et ses dérivations dont la longueur atteint plus de 500 kilomètres.

Les bureaux de la direction qui centralisent toutes les affaires du Service comprennent 36 agents :

10 conducteurs ou piqueurs chargés du Service général d'Ordre et de Comptabilité;
7 conducteurs ou piqueurs chargés du Service des Études et Projets;
2 conducteurs chargés du contrôle financier de la Compagnie générale des Eaux;
14 agents maritimes;
3 piétons.

De plus, pour les travaux neufs, le directeur reçoit le concours des ingénieurs entre lesquels se partagent les services des huit sections de la Voie publique et celui d'un ingénieur en chef et d'un ingénieur pour les travaux de dérivation des sources nouvelles. Le directeur a également sous ses ordres directs le dépôt des fontes, qui forme une annexe spéciale comprenant 3 conducteurs et 2 agents auxiliaires.

L'*Inspection des Aqueducs* est dirigée par un inspecteur, chef de service, ayant sous ses ordres, tant pour les besoins des bureaux que pour le service actif, 15 agents :

7 conducteurs;
4 piqueurs;
4 auxiliaires.

Le *Service des Canaux* est dirigé par un ingénieur ordinaire, chef de service, ayant sous ses ordres, tant pour les besoins des bureaux que pour ceux du service actif, 36 agents :

11 conducteurs;
9 piqueurs;
16 auxiliaires.

L'*Inspection des Machines* est dirigée par un inspecteur, chef de service, ayant sous ses ordres, tant pour les besoins des bureaux que pour ceux du service actif, 21 agents :

8 conducteurs;
3 piqueurs;
10 auxiliaires.

Le *Service de Distribution des Eaux* est dirigé par un inspecteur, chef de service, ayant sous ses ordres, tant pour les besoins des bureaux que pour ceux du service actif, 62 agents :

19 conducteurs;
21 piqueurs;
22 auxiliaires.

De plus, les ingénieurs des huit sections du Service de la Voie publique ont, sous leurs ordres, pour la pose des conduites d'eau et les travaux de canalisation, 19 agents chacun :

12 conducteurs;
7 piqueurs.

Le *Service de l'Assainissement* a été réorganisé à la suite d'une délibération du Conseil municipal du mois de juillet 1892. L'arrêté préfectoral porte :

« Art. 3. — A titre transitoire : 1° La division des Eaux et Égouts restera subdivisée en deux servies : Services des Eaux, Service des Égouts, placés l'un et l'autre sous les ordres d'un ingénieur en chef, étant entendu que les deux services fusionneront le jour où une vacance se produira dans l'un des deux postes d'ingénieur en chef. »

Actuellement, le Service de l'Assainissement est donc dirigé

par un ingénieur en chef, et il se divise en quatre services :

La *construction des égouts*, l'*entretien et le curage*, l'*épuration des eaux d'égouts* : relevant de la direction administrative des Travaux ;

Et les *travaux sanitaires*, rattachés à la direction des Affaires municipales.

Le bureau de l'ingénieur en chef, qui centralise toutes les affaires du service, comprend 25 agents :

9 conducteurs, dont 1 chef et 1 autre sous-chef de bureau ;
5 piqueurs;
9 auxiliaires ;
1 piéton;
1 piéton brigadier.

Le bureau s'occupe plus spécialement de la comptabilité, des expéditions, des études et projets, des dessins et métrés, des archives.

Le *Service de la Construction des Égouts* est assuré, dans les divers arrondissements de Paris, par les huit sections du Service de la Voie publique, à la tête de chacune desquelles est un ingénieur ordinaire, et le personnel qui y est employé est celui de ces sections. Cependant les bureaux de ces sections comptent un certain nombre d'agents supplémentaires, particulièrement chargés des études concernant les égouts neufs et les branchements d'égouts, de la rédaction des projets, de la comptabilité spéciale, etc..., et les agents relèvent directement du Service de l'Assainissement. Mais ce rattachement, de pure forme, n'empêche nullement les ingénieurs des sections de les employer à leur gré, suivant les besoins et leurs aptitudes spéciales.

Ces agents, au nombre de 32, sont ainsi répartis :

5 conducteurs;
11 piqueurs;
16 auxiliaires.

Le *Service de l'Entretien et du Curage* a à sa tête un ingénieur ordinaire dont le bureau comprend 41 agents, dont 31 permanents et 10 temporaires, savoir :

4 conducteurs, dont 1 chef de bureau ;
14 piqueurs ;
13 auxiliaires ;
10 agents temporaires.

Ce bureau s'occupe plus spécialement de toutes les affaires générales du Service, des expéditions, du personnel, de la comptabilité, de la statistique, des études et projets. Il a enregistré, en 1893, près de 30.000 affaires concernant : les affaires générales, le personnel, les ordres de service, les contraventions, le matricule, l'inventaire, les bons d'entrée et de sortie, les bons de commande, les maladies, les instructions, les permis de descente en égout, les réparations de branchements, les obstructions de canalisation, le glutinage des conduites d'eau, les bulletins d'achèvement des travaux, les avis de la Compagnie générale des Eaux, les fuites d'eau, les réparations de matériel, les signalements relatifs aux travaux, les signalements relatifs à divers services. Dans ce même bureau, on a dressé la même année : 133 projets d'amélioration et de transformations d'égouts, et 250 projets de réservoirs de chasse, et on a examiné 291 projets de construction d'égouts, 157 projets de conduites d'eau, 133 projets de conduites de gaz, 28 projets de pose de conduites d'air comprimé, 374 projets de canalisations pour l'éclairage électrique et 105 projets divers.

Enfin, le même bureau tient à jour les 164 cartes de la Statistique générale des égouts à l'échelle de 5.000e, ainsi que les statistiques spéciales des égouts dans lesquels l'écoulement direct est autorisé, des réservoirs de chasse, des canalisations électriques, des conduites d'air comprimé et raréfié.

Un inspecteur est adjoint à l'ingénieur ordinaire chargé de la surveillance du curage et du personnel ouvrier, qui se compose de 33 agents, savoir :

7 conducteurs ;
26 piqueurs.

Chaque conducteur est à la tête de l'une des 7 circonscriptions en lesquelles est divisé le réseau d'égouts de la ville de Paris, circonscriptions aussi considérables que les sections de la Voie publique. Le bureau de l'ingénieur est relié par téléphone aux sept bureaux des circonscriptions. Le curage et l'entretien, autrefois distincts, sont réunis aujourd'hui dans les mains des mêmes agents pour éviter les pertes de temps et les doubles emplois. Les sept circonscriptions comprennent trente-deux ateliers à la tête de chacun desquels est un piqueur, ou un surveillant faisant fonctions de piqueur, qui assiste, en outre, les conducteurs tant dans la surveillance du curage que dans l'étude, la conduite et la vérification des travaux d'entretien et de réparations, la prise des attachements et la comptabilité. Chaque atelier comporte pour le piqueur ou le surveillant un bureau annexé à la chambre de réunion des ouvriers. L'usine élévatoire de la place Mazas et le service de réparation du matériel à la Villette comptent comme ateliers.

Le *Service de l'Épuration des eaux d'égouts*, appelé spécialement *Service de l'Assainissement*, est dirigé par un ingénieur ordinaire dont le bureau, relié téléphoniquement à celui de l'ingénieur en chef, comprend 13 agents :

1 conducteur, chef de bureau ;
1 conducteur;
1 sous-inspecteur;
3 piqueurs;
4 auxiliaires;
3 agents temporaires.

Ce bureau a moins d'affaires que les autres parce qu'il a peu de questions administratives à traiter et peu de relations avec le public.

Il n'en a enregistré que 641, en 1893. Mais le service actif est très important, et l'ingénieur y est secondé par un inspecteur qui est spécialement chargé de l'exploitation de l'usine élévatoire de Clichy et des irrigations de la plaine de Gennevilliers, pour lesquels le personnel se compose de :

1 conducteur;
2 piqueurs;
1 auxiliaire.

Les chantiers de travaux et les brigades d'études sur le terrain ont un personnel entièrement distinct qui comprend 15 agents dont:

4 conducteurs;
6 piqueurs;
1 auxiliaire;
4 agents temporaires.

La construction des ouvrages destinés à répandre les eaux d'égouts sur les terrains d'Achères est répartie en 6 sections dirigées chacune par 1 conducteur et 1 piqueur adjoint.

Le *Service des Travaux sanitaires* est dirigé par un inspecteur qui a des attributions administratives très complexes et possède des archives importantes : car chacune des maisons de Paris y a son dossier. Son bureau comprend 38 agents :

6 conducteurs, dont 1 chef et 1 autre sous-chef;
17 piqueurs;
15 auxiliaires.

Ce bureau a enregistré plus de 20.000 affaires en 1893, concernant : les affaires générales, les plaintes, les signalements de la Commission des Logements insalubres, les écoulements directs, les écoulements par tinettes filtrantes, les écoulements d'eaux ménagères, les branchements particuliers, les abonnements, mutations, réclamations, les écoulements directs; appareils diviseurs, curages, les fosses mobiles, les fosses fixes, les contraventions.

Le service actif comprend 48 agents, savoir :

26 conducteurs;
20 piqueurs;
2 auxiliaires

répartis en dix-neuf circonscriptions qui contiennent tous les arrondissements de Paris. Les affaires qui y sont traitées

ne comportent pas de travaux, mais seulement des opérations de vérification et de contrôle ayant pour objet d'assurer partout l'observation des règlements relatifs à la salubrité générale et au mode d'évacuation des eaux usées. Il n'y a donc aucune assimilation à faire entre ces circonscriptions et celles du service général des travaux. 1 conducteur suffit pour les affaires de six des circonscriptions. Pour onze autres, il suffit de 1 conducteur et de 1 piqueur adjoint. Pour deux, il faut 1 conducteur, 1 piqueur adjoint et 1 auxiliaire. 2 aides opérateurs et 8 ouvriers ou surveillants sont à la disposition des agents des circonscriptions pour les assister dans la visite des canalisations intérieures des maisons, des descentes en égouts, etc...

Un piqueur spécial est adjoint au chef de la 18ᵉ circonscription qui a dans ses attributions la surveillance du Dépotoir municipal et de la Voirie de l'Est, reliés par téléphone au bureau de l'inspecteur du Service des Travaux sanitaires.

La surveillance spéciale des Vidanges est confiée à 49 agents, savoir :

3 conducteurs;
6 piqueurs;
4 brigadiers;
36 surveillants.

Un des conducteurs, spécialement chargé du contrôle de la vidange de nuit, a sous ses ordres tous les surveillants, ainsi que les 4 brigadiers, agents ambulants qu'il dirige à son gré, de manière à s'assurer de la présence des surveillants auprès des équipes et à vérifier partout si les règlements administratifs sont rigoureusement observés. Un autre conducteur, assisté des 6 piqueurs, exerce le contrôle des vidanges qui s'opèrent le jour, c'est-à-dire de l'enlèvement des appareils mobiles. Le troisième conducteur est chargé de la vérification du matériel des diverses entreprises et de la statistique officieuse des voiries particulières.

Enfin, il y a 5 agents, savoir :

2 conducteurs ;
2 piqueurs ;
1 auxiliaire

chargés des études et travaux relatifs à l'assainissement des établissements municipaux et départementaux pour lesquels le concours du Service des Travaux sanitaires est souvent réclamé : plusieurs de ces établissements, tels que la Maison de Nanterre, l'asile de Ville-Évrard, les hôpitaux Tenon et Saint-Antoine, diverses écoles, etc..., ont donné lieu à des projets importants et à l'exécution d'ouvrages multiples concernant l'alimentation en eau potable, la transformation des canalisations intérieures et des appareils, l'épuration agricole des eaux d'égout.

En dehors de ces quatre grands services techniques dont nous venons de retracer rapidement l'organisation, il y a un service tout spécial, c'est *celui des Carrières souterraines de Paris*, qui est rattaché à l'inspection générale des carrières de la Seine dont nous avons déjà parlé à propos du Service des Mines.

Les carrières souterraines anciennement exploitées dans le périmètre de Paris, abandonnées après leur épuisement, étaient tombées dans un profond oubli, quand de graves accidents attirèrent, en 1774, l'attention du Gouvernement sur leur existence. Une inspection, ordonnée en 1776, fit reconnaître que le sol des quartiers méridionaux de Paris était presque entièrement sous-miné, et que la stabilité des voies publiques et des constructions publiques et privées de ces quartiers était compromise. Une Commission spéciale instituée le 4 avril 1777 par le Conseil d'État fut chargée de remédier à cet état de choses, et sur la proposition de cette Commission, un arrêt du Conseil institua l'*Inspection générale des Carrières de la Seine*, dont le haut personnel fut recruté, par décret du 18 novembre 1810, dans le Corps des Mines. Postérieurement, un décret du 22 mars 1813 réglementa les carrières dans le département de la Seine et interdit l'exploitation de carrières souterraines sous Paris. Actuellement, les carrières exploitées dans le département de la Seine sont

des carrières de craie, argile plastique, calcaire grossier, gypse, marnes, pierres meulières, terre à briques, sables et grès divers. Un état très détaillé dressé, en 1886, par l'inspection générale des Carrières de la Seine et mis au courant au 1er juillet 1894, a fait connaître la superficie du terrain sous-miné de Paris : cette superficie est de 37 0/0 de la superficie totale de Paris en régions où d'anciennes carrières ont pu être exploitées et 10 0/0 en régions sous-minées reconnues au 1er juillet 1894. Les régions sous-minées atteignent surtout les Ve, XIIIe, XIVe, XVIe, XVIIIe et XIXe arrondissements. D'importants travaux de consolidation ont été faits depuis un siècle sous les voies publiques ; ils consistent à élever des piliers et murs en maçonnerie soutenant le ciel de la carrière et le transformant en galeries de circulation. Une statistique récemment dressée montre que le réseau des galeries souterraines d'inspection embrasse environ 130 kilomètres sous Paris, et les principales communes sous-minées autour de Paris sont : Bagneux, Arcueil, Châtillon, Clamart, Gentilly, Ivry, Malakoff, Montrouge et Vitry.

Ces travaux de consolidation sont faits par des ouvriers en Régie organisés en ateliers municipaux et dirigés par des contremaîtres, piqueurs et conducteurs municipaux sous les ordres d'un ingénieur ordinaire des Mines relevant directement de l'inspecteur général de la division du Nord-Ouest à laquelle ce service spécial de l'inspection des carrières de la Seine est rattachée.

Nous avons vu comment était recruté le personnel des services administratifs de la direction des Travaux de la ville de Paris. Pour les services techniques, le personnel est également recruté par un concours public dont le programme est fixé par arrêté préfectoral. Il y a deux sortes de concours :

Celui des conducteurs municipaux ;

Celui des piqueurs municipaux.

Celui des conducteurs ne diffère pas sensiblement du concours des conducteurs des Ponts et Chaussées, et celui des piqueurs de celui des commis des Ponts et Chaussées.

Mais des dispositions spéciales permettent aux ingénieurs

civils d'entrer directement sans concours dans le Service de la ville de Paris à titre d'employé subalterne et, par suite, de pouvoir dans l'avenir remplacer les ingénieurs d'État à la tête des divers services, grâce à leur instruction supérieure. C'est ainsi que peuvent être nommés directement sans examen, mais seulement dans la limite du vingtième des vacances :

Au grade de conducteur municipal :

1° Les anciens élèves de l'École polytechnique;

2° Les anciens élèves diplômés de l'École centrale des Arts et Manufactures;

3° Les anciens élèves diplômés de l'École des Ponts et Chaussées et de l'École nationale supérieure des Mines;

4° Les élèves diplômés de l'École municipale de physique et chimie de la ville de Paris pour le Service de l'Éclairage ;

5° Les licenciés ès sciences.

Au grade de piqueur municipal :

1° Les anciens élèves des Écoles nationales d'Arts et Métiers ayant satisfait aux examens de sortie et pourvus du certificat d'études délivré par ces Écoles;

Au grade d'auxiliaire municipal :

Les anciens admissibles à l'emploi de piqueur municipal.

Toutefois, pour les auxiliaires, le choix est laissé à l'appréciation des chefs de service, ainsi que celui de tout le personnel secondaire, d'agents et d'ouvriers.

Outre les ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés à la ville de Paris, dont nous avons déjà parlé, il y a un certain nombre de conducteurs et de commis des Ponts et Chaussées également détachés au Service de la Ville de Paris. Si nous consultons l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics de* 1896, nous en trouvons 117, ainsi répartis :

7 sous-ingénieurs;
41 conducteurs principaux ;
14 conducteurs de 1re classe ;
21 — de 2e classe ;
19 — de 3e classe;

15 conducteurs de 4e classe ;
1 commis de 4e classe.

Tel est dans son ensemble, rapidement résumé, le Service municipal des Travaux de la ville de Paris. La réorganisation récente et l'importance de ce service expliquent suffisamment que nous nous soyons étendus à son sujet un peu plus que ne le comportaient les dimensions de ce volume.

CHAPITRE IV

SERVICE DES ASSOCIATIONS SYNDICALES

En dehors des départements et des communes, il y a des collectivités ayant la personnalité civile créées dans le but de pourvoir à des besoins communs et armées d'une partie des prérogatives attachées à l'Administration. De ce nombre sont les Associations syndicales. Leurs travaux sont ceux qui intéressent directement soit la mise en valeur du sol, soit la salubrité publique : travaux d'irrigation, de curage, de limonage, de submersion, endiguements, desséchements de marais, colmatage, assainissement, mise en valeur des terrains communaux, travaux de défense contre les eaux, travaux de redressement, d'approfondissement et de régularisation des cours d'eau, travaux de drainage, construction d'étiers et d'ouvrages nécessaires à l'exploitation des marais salants, etc.

Ces travaux ne peuvent pas tous être considérés comme travaux publics, et, en fait, la loi ne leur accorde pas à tous les prérogatives qui sont la conséquence de la déclaration d'utilité publique. Mais, d'une manière générale, ils ont ce caractère dès qu'ils intéressent même indirectement la santé publique et que le but poursuivi dans leur exécution est plutôt la salubrité que la mise en valeur du sol. C'est ainsi que la loi du 16 septembre 1807 a conféré le caractère d'utilité publique à tous les travaux de desséchements de marais, la loi du 25 juin 1857 aux travaux d'assainissement des landes de Gascogne, la loi du 21 juin 1865 à tous les travaux de défense contre la mer, les fleuves et les rivières, d'entretien et de réparation relatifs aux desséchements, de curage et d'approfondissement des cours d'eau non navigables, la loi du 20 août 1881 aux travaux d'ouverture et d'entretien des

chemins ruraux. Quand, au contraire, ils n'ont pour but que la mise en valeur du sol, comme certains travaux de desséchement, d'irrigation et de colmatage faits par des particuliers ou par des Associations libres de propriétaires, ils n'ont pas les prérogatives que confère la déclaration d'utilité publique.

L'État intervient d'une manière prépondérante dans tous ces travaux, soit qu'il les entreprenne lui-même, soit qu'il les fasse faire d'office, parce qu'ils sont indispensables au maintien de la santé publique, soit qu'il se borne à en donner l'autorisation à des Compagnies, des Associations ou des particuliers, soit que, d'une manière générale, il en conserve la surveillance quand ils ont une grande importance, comme les grands canaux d'irrigation du Midi de la France. L'ancien régime s'était déjà préoccupé de ces travaux appelés plus spécialement travaux d'intérêt collectif, parce qu'ils n'intéressent souvent qu'une région ou une collectivité et non pas le pays tout entier. Le plus ancien édit à ce sujet est celui d'Henri IV sur le desséchement des marais (8 avril 1599) qui commençait ainsi :

« La force et richesse des rois et princes souverains consiste en l'opulence et le nombre de leurs sujets, et le plus grand revenu des peuples procède principalement du labour et culture de la terre qui leur rend, selon qu'il plaît à Dieu, à usure le fruit de leur travail en produisant grande quantité de blés, vins, grains, légumes et pâturages. . . . .
et pour ce, sachant bien qu'en plusieurs de nos provinces il y a grande quantité de palus et marais inondés, presque inutiles et de peu de profits, qui tiennent beaucoup de pays comme déserts et incommodent les habitants voisins tant à cause de leurs mauvaises vapeurs et exhalaisons que de ce qu'ils rendent les passages fort difficiles et dangereux, lesquels palus et marais, étant desséchés, serviront partie en labour et partie en prairies et pâturages . . . .
avons mandé le sieur Hunfrey Bradley de Bergues-sur-le-Zon (Hollande), qui a fait offre de les dessécher à ses propres coûts, frais et dépens, risques, périls et fortune, sans qu'aucune avance lui soit faite, aux conditions ci-après déclarées. »

Le système de concession paraît avoir été le système préféré de l'ancien régime, qui aimait souvent mieux payer les

travaux d'utilité publique en privilèges onéreux qu'en deniers sonnants trop rares dans les caisses royales. Dans cet acte de concession institué par l'édit de 1599, Bradley obtint à perpétuité pour lui et ses successeurs la moitié des palus et marais desséchés, à charge seulement d'en payer les rentes et cens. Il lui fut concédé également sous les mêmes conditions toutes les parties marécageuses et insalubres du royaume qui appartenaient aux nobles, ecclésiastiques et tiers état, si les propriétaires ne déclaraient pas dans les deux mois au greffe des Eaux et Forêts qu'ils étaient dans l'intention de les dessécher eux-mêmes à leurs risques, frais et dépens. Mais ce ne fut pas sans difficultés que le Hollandais concessionnaire put poursuivre son œuvre. Ses travaux furent interrompus et compromis « par les traverses et oppositions des propriétaires et seigneurs », et, en janvier 1607, un nouvel édit vint compléter le précédent. L'idée de l'association des intéressés pour les travaux importants d'hydraulique agricole commence à s'y faire jour, car le Roy y déclare « avoir pour agréable l'association en vue des dessèchements et permettre à tous, ecclésiastiques, nobles, officiers et gens du tiers état, d'entrer dans ladite société sans préjudicier ni déroger à leurs charges, dignités et autres prérogatives ». Mais, malgré les avantages et privilèges qui furent attachés aux terres desséchées (titres de noblesse, exemption de la dîme ecclésiastique et des tailles et autres charges personnelles pour leurs habitants), les efforts d'Henri IV et de Sully paraissent avoir été peu fructueux et, en dehors du domaine royal, les travaux de Bradley furent annihilés par les résistances des seigneurs que vinrent renforcer l'ignorance et les préjugés du public. Cependant le dessèchement des marais paraît avoir continué d'être une des préoccupations constantes de la Royauté, comme l'attestent l'édit du 5 juillet 1613 qui protégeait mieux le propriétaire, les lettres patentes du 16 octobre 1613 et la déclaration royale du 12 avril 1639 accordant un prolongement de privilège de six ans aux associés de Bradley pour le dessèchement des marais de Saint-Jean-d'Angely. De nouvelles prolongations de vingt ans furent accordées encore à ces mêmes entrepreneurs en 1641 et en 1656, mais l'édit de janvier 1702 nous apprend que toutes ces mesures étaient à

peu près restées stériles, et que quelques grands propriétaires seuls avaient opéré quelques desséchements.

Au XVIIIe siècle, les pouvoirs locaux semblent pourtant avoir pris à cœur ces travaux, et les États du Languedoc s'occupent activement du desséchement des marais de la région méditerranéenne. C'est notamment à cette époque que fut entrepris le desséchement de l'étang de Capestang par le canal de colmatage dit canal de Gailhousty, qui emmenait les eaux vaseuses de l'Aude et le desséchement des marais d'Arles par les successeurs de Jean Van Eus et les membres d'une Association dite *Association des Vidanges*. Ce dernier Corps était régi par des transactions et des traités qui remontaient à 1619, et qui avaient été complétés en 1642 et 1678. Il est resté le plus ancien vestige et l'embryon des Associations syndicales modernes. Néanmoins, l'initiative privée laissa encore beaucoup à faire à l'autorité royale, et des lettres patentes du 30 octobre 1782 ordonnent le desséchement des marais de Rochefort aux frais du Roy, « à l'effet de combattre les maladies dont le pays est ravagé ».

L'Assemblée Nationale avait confié aux Directoires des départements le soin de dessécher les marais dont la conservation ne serait pas jugée plus utile, mais cette loi des 26 décembre 1790 et 5 janvier 1791 resta lettre morte, l'État n'ayant jamais accordé les secours pécuniaires qu'il y promettait.

L'irrigation qui a, dans le Midi de la France, une importance capitale, supérieure même à celle des travaux de desséchement, date aussi d'une époque reculée. La plus ancienne de ces entreprises remonte à Adam de Craponne qui amena, de 1555 à 1559, les eaux de la Durance jusqu'à la ville de Salon, œuvre d'autant plus remarquable que son auteur l'exécuta avec ses seules ressources, au milieu de la méfiance générale. L'ancien régime paraît avoir suivi pour les canaux d'irrigation le même système de concessions que pour les travaux de desséchement. C'est ainsi que fut concédé en 1693 le canal de Pierrelate au prince de Conti à perpétuité, le canal des Alpines aux États de Provence en 1773, le canal de Crillon en 1763 au duc de Crillon. Dans la suite, la plupart de ces canaux ont dû être repris par l'État ou dotés de sub-

sides importants pour assurer leur achèvement ou leur entretien.

Les communautés qui s'étaient formées sous l'ancien régime pour exécuter les travaux de desséchement, d'irrigation et autres ne paraissent donc pas avoir pris un grand développement. La propriété, beaucoup moins morcelée que de nos jours, trouvait en elle-même une puissance qu'elle doit aujourd'hui demander au principe de l'association. Aussi les Sociétés syndicales se multiplièrent en même temps qu'augmentait le morcellement des terres consacré par les principes de la Révolution. L'esprit d'entreprise et d'amélioration en assura de plus en plus la formation. Elles substituèrent à l'initiative privée et aux ressources limitées des individus le merveilleux levier d'une coalition d'intérêts puissants par leur réunion. L'avantage et l'avenir de ces Associations ont été indiqués par M. Levasseur lors de la discussion de la loi du 10-15 juin 1854 sur les associations syndicales d'irrigation :

« L'honorable membre, dit le *compte rendu* de la séance, se félicite du succès qu'a obtenu depuis une idée qu'il avait eu beaucoup de peine à faire prévaloir. Il est donc partisan décidé de la loi nouvelle. Au point de vue politique, il y voit une satisfaction donnée à ceux qui regardent le morcellement du sol en France comme très préjudiciable à l'agriculture et un obstacle opposé à l'école socialiste, qui applaudit à cette division extrême, dans l'espoir qu'elle finirait par rendre la culture impossible et amènerait un jour la réunion forcée de toutes les propriétés dans la main de l'État. Grâce à cette loi, la grande culture, qui est très difficile en France par suite du morcellement, deviendra possible par l'association. La loi offrira donc ce double avantage, de rendre fertiles des terres jusqu'ici improductives, et de donner confiance dans l'avenir en faisant disparaître, par des améliorations successives, les inconvénients de la constitution territoriale créée en France par la démocratie. »

La première consécration législative de ces Associations, qui se développèrent surtout après la Révolution, se trouve dans la loi du 14-24 floréal an XI relative au curage des canaux et cours d'eau non navigables et à l'entretien des digues. Cette loi établit la répartition proportionnelle des frais de curage,

la perception à l'aide de rôles rendus exécutoires par le préfet et le recouvrement comme en matières de contributions directes. Un peu plus tard des lois successives vinrent autoriser la création de syndicats pour certains travaux d'utilité générale. C'est ainsi que la loi du 16 septembre 1807 les autorisa pour les travaux de desséchement de marais, de défense contre la mer et les cours d'eau, etc...

La loi du 10-15 juin 1854 dont nous parlions tout à l'heure les autorisa pour les travaux d'irrigation. La loi du 28 mai 1858 les autorisa pour les travaux destinés à prévenir les inondations. Mais ces Associations libres et constituées volontairement entre propriétaires ayant un intérêt commun étaient de simples Sociétés civiles, n'ayant pas même la personnalité morale, et leurs travaux ne constituaient pas des travaux publics, tant qu'elles n'avaient pas sollicité et obtenu l'autorisation administrative par arrêté préfectoral.

Tel fut le régime en vigueur jusqu'à la loi du 21 juin 1865 qui a réorganisé et étendu considérablement les attributions des Associations syndicales. C'est cette loi, étendue et facilitée encore par la loi du 22 décembre 1888, et complétée par le récent décret du 6 mars 1894, qui régit actuellement la matière. Elle divise les Associations syndicales en trois catégories distinctes, que nous allons successivement étudier.

Associations forcées. — Les Associations forcées avaient déjà été instituées par les lois du 16 septembre 1807 et du 14 floréal an XI. La loi de 1865 les a maintenues pour certains travaux, car elle dit à son article 26 : « La loi du 16 septembre 1807 et celle du 14 floréal an XI continueront à recevoir leur exécution, à défaut d'associations libres ou autorisées, lorsqu'il s'agira des travaux spécifiés aux n°s 1, 2, 3 de l'article 1er de la présente loi. » Les travaux pour lesquels les Associations forcées doivent être créées sont :

Les travaux de desséchement de marais ;

Les travaux de défense contre la mer, les fleuves, les torrents et les rivières navigables ou non ;

Les travaux de curage, approfondissement, redressement et régularisation des canaux et cours d'eau non navigables ni flottables et les travaux de desséchement et d'irrigation ;

L'entretien et la garde des travaux de desséchement.

Pour ces travaux, le pouvoir de coaction appartient au Gouvernement, et le dissentiment des propriétaires intéressés est sans influence sur la légalité de la mesure prise par lui. Soit que l'action de l'Administration ait été spontanée, soit qu'elle ait été provoquée par des propriétaires intéressés, les droits du pouvoir restent les mêmes. Il est évident, toutefois, que l'Administration prétendrait en vain s'armer du pouvoir que lui donnent les lois précédentes pour instituer des associations forcées relativement à des travaux sortant du cadre précédent et atteignant les propriétaires riverains. C'est ainsi que le Gouvernement ne pourrait pas créer des Associations forcées pour des travaux d'endiguement d'un fleuve qui n'auraient pour but que l'amélioration de la navigation de ce fleuve et que ne nécessiterait pas la défense contre les inondations.

Ceci posé, les Associations syndicales forcées sont constituées et organisées de deux manières :

1° Par décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique ;

2° Par arrêtés préfectoraux.

Le premier cas est relatif aux travaux de construction, d'entretien et de réparation des digues à la mer, des digues contre les fleuves, rivières et torrents navigables, aux travaux de curage des canaux, de navigation et de desséchement, aux travaux de construction ou d'entretien de levées, barrages, pertuis, écluses, auxquels des propriétaires de moulins ou d'usines seraient intéressés. L'utilité publique de ces travaux étant constatée dans les formes légales par l'Administration, et le Conseil d'État ayant été entendu en assemblée générale, le décret d'organisation est rendu.

Le second cas est relatif aux travaux de même espèce, s'il y a déjà accord des propriétaires et aux travaux de curage. Le décret du 15 avril 1861 sur la décentralisation administrative dit en effet : « Les préfets seront autorisés à constituer en Associations syndicales les propriétaires intéressés à l'exécution et à l'entretien des travaux d'endiguement contre la mer, les fleuves, rivières et torrents navigables, des canaux d'arro-

sage et des canaux de desséchement, lorsque les propriétaires sont d'accord pour l'exécution desdits travaux et la répartition des dépenses. » Le même décret de décentralisation a armé le préfet de pouvoirs plus étendus encore en matière de travaux de curage, car il lui donne le droit de prendre à ce sujet « toutes les dispositions nécessaires pour assurer le bon entretien des cours d'eau non navigables ni flottables de la manière présentée par les anciens règlements ou par les usages locaux, et la réunion, s'il y a lieu, des propriétaires intéressés en Associations syndicales. » Cependant, leur compétence est limitée au curage à vieux fonds et vieux bords et au faucardement des cours d'eau et fossés d'assainissement ouverts dans un intérêt général; mais, dès qu'il s'agit des travaux d'élargissement ou de rectification partielle engageant la question de propriété des riverains, il faut une déclaration d'utilité publique de l'Administration et un décret du Pouvoir exécutif.

Que ce soit un décret ou un arrêté préfectoral qui ait créé l'Association syndicale forcée, les syndics sont nommés par le préfet et pris parmi les propriétaires les plus imposés. Ils sont au nombre de 3 au moins et de 9 au plus. La durée des fonctions des syndics varie de trois à cinq ans; mais un ou plusieurs membres du Syndicat sont renouvelés à la fin de chaque année, et les syndics sortants sont tirés au sort. Ils peuvent, d'ailleurs, être renommés pour une autre période. Les remplaçants des membres sortants doivent être pris dans la même catégorie d'intéressés que ceux auxquels ils succèdent. Le préfet pourvoit, en outre, d'office au remplacement des membres décédés, démissionnaires ou cessant de satisfaire aux conditions d'aptitude voulues. Un des syndics est désigné par le préfet pour être directeur. Il peut même être pris parmi des personnes étrangères à l'Association. Ce directeur est chargé de la surveillance générale des intérêts de la communauté, de la conservation des plans, registres et autres papiers relatifs à l'administration des travaux, de la représentation de l'Association en justice. La durée de ses fonctions est fixée par l'arrêté préfectoral qui l'institue, mais il peut être renommé à l'expiration de ses fonctions. Il préside le syndicat et le convoque toutes les fois

que le besoin s'en fait sentir ou que le préfet l'ordonne. Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents et inscrites par ordre de date sur un registre coté et paraphé par le Directeur. Mais elles ne peuvent être exécutées que sur l'approbation du préfet. Le Syndicat est spécialement chargé :

De faire dresser un plan parcellaire, appuyé d'un rapport, indiquant avec des teintes diverses le périmètre des terrains compris dans l'association et leur classification, suivant l'intérêt de chaque classe aux travaux ;

D'adresser au préfet des propositions pour tout ce qui concerne la nomination et les traitements des agents chargés de la rédaction des projets, de l'exécution, de la surveillance des travaux et de la police des cours d'eau ;

De faire rédiger les projets, de les discuter et de proposer le mode à suivre pour l'exécution des travaux ;

De poursuivre, s'il y a lieu, l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des ouvrages, comme l'élargisse- ou le redressement des cours d'eau, etc... ;

De proposer au préfet, s'il y a lieu, le projet de centralisation provisoire des travaux ;

De faire procéder à l'estimation des classes, de désigner l'expert qui doit concourir avec celui de l'Administration, du concessionnaire ou des propriétaires non syndiqués, aux opérations de classement ou d'estimation ;

D'indiquer les lieux où des barrages et prises d'eau peuvent être établis, de préparer les conditions sous lesquelles des concessions pourraient être accordées, ainsi que l'époque et la durée des irrigations ;

De concourir aux mesures nécessaires pour passer les marchés ou adjudications ;

De surveiller l'exécution des travaux ;

De dresser le tableau de la répartition des dépenses entre les divers intéressés et de préparer les budgets annuels ;

De délibérer sur les emprunts qui peuvent être nécessaires à l'Association ;

De contrôler et vérifier le compte administratif du directeur et la comptabilité du percepteur ;

De veiller à ce que les conditions imposées à tous les éta-

blissements de barrages ou de prise d'eau soient strictement observées, et de provoquer au besoin la répression des infractions aux lois et règlements qui régissent les cours d'eau;

De donner son avis sur tous les intérêts de la communauté, lorsqu'il est consulté par l'administration, et de proposer tout ce qu'il croit utile à l'Association.

On voit, d'après ces attributions générales du syndicat, qu'il a la haute main sur l'exécution des travaux, au point de vue du personnel à employer. C'est lui qui désigne et choisit les agents qui en seront chargés, bien que la ratification du préfet soit nécessaire pour la mise en exécution. Ces agents sont de nature très diverse suivant le genre et l'importance des travaux à exécuter. Ce sont, cependant, d'une manière générale des agents du Service des Ponts et Chaussées, des agents du Service vicinal ou des architectes départementaux ou communaux. Mais ils peuvent être aussi des ingénieurs civils, des géomètres, des architectes libres, etc...

Dans tous les cas, les travaux, ayant un caractère d'utilité publique, sont toujours contrôlés par l'administration des Ponts et Chaussées qui doit en approuver le plan, les devis et la comptabilité. Ce contrôle est fait par le service ordinaire du département ou de l'arrondissement dont fait partie l'association syndicale.

Associations autorisées. — Les Associations syndicales autorisées sont celles qui, libres dans leurs débuts, ont ensuite demandé et obtenu l'autorisation du Gouvernement. Cette autorisation est donnée par le préfet, quand la demande lui en est faite. Mais il n'est pas nécessaire qu'il y ait unanimité. Pourvu que l'autorisation obtienne l'adhésion de la majorité des intéressés représentant au moins les deux tiers de la superficie des terrains ou les deux tiers des intéressés représentant plus de la moitié de la superficie, elle peut être donnée par le préfet, quitte aux propriétaires récalcitrants et aux tiers intéressés de déposer un recours au Ministre des Travaux publics dans le délai d'un mois. Le Conseil d'État statue ensuite par un décret rendu en assemblée générale. Les Associations autorisées jouissent de la plus grande latitude dans la détermination du nombre des syndics qui est

fixé par l'acte constitutif. La nomination est faite par l'Assemblée générale, et ils sont pris parmi les propriétaires ou usiniers intéressés, de manière que toutes les catégories d'intérêts soient représentées dans le Syndicat. L'acte constitutif fixe la durée du mandat des syndics, en même temps que leur nombre. Ceux-ci peuvent toujours démissionner, mais la loi stipule qu'ils doivent être immédiatement remplacés. Le préfet n'a pas le droit de les révoquer, mais il peut les nommer d'office si l'Assemblée générale met trop de temps à les nommer, et que ce retard ne soit pas dû à des dissentiments, mais seulement à l'apathie des associés. Lorsque l'Association a sollicité et obtenu une subvention de l'État, du département ou d'une commune, cette subvention donne droit à la nomination d'un nombre de syndics proportionné à la part que la subvention, représente dans l'ensemble de l'entreprise. Suivant la nature de l'administration qui fournit la subvention, la désignation de ces syndics est faite par le préfet, par le conseil municipal, par la Commission départementale ou par la chambre de commerce. Aux termes de l'article 24 : « Les syndics élisent l'un d'eux pour remplir les fonctions de directeur, et, s'il y a lieu, un adjoint qui remplace le directeur en cas d'absence ou d'empêchement. Le directeur et l'adjoint sont toujours rééligibles. » Les attributions du directeur et du syndicat ont été parfaitement délimitées par un acte-modèle que fut chargée de rédiger une Commission spéciale nommée à cet effet en 1877 par le Ministre des Travaux publics. Le directeur est nommé pour trois ans. Il préside les réunions de l'assemblée générale ; il est chargé de la surveillance générale des intérêts de la communauté et de la conservation des plans, registres et autres papiers relatifs à l'administration des travaux. Il représente l'Association en justice, dans tous les actes intéressant la personnalité civile de l'Association ou quand une délibération du Syndicat l'a expressément autorisé à cet effet. En cas d'absence ou d'empêchement, il est remplacé par le directeur adjoint et, à défaut de celui-ci, par le plus âgé des membres du Syndicat. Il convoque et préside le Syndicat réuni dans le lieu fixé. Cette convocation doit être faite soit sur la demande du tiers au moins des syndics, soit sur l'invi-

tation du préfet qui peut l'ordonner d'office en cas de refus du directeur. En cas de partage des voix, la sienne est prépondérante. Les délibérations du Syndicat sont inscrites par ordre de date sur un registre coté et paraphé par le président. Le Syndicat a aussi le pouvoir exécutif. Il nomme les agents auxquels sera confiée la rédaction des projets de travaux, leur exécution et leur surveillance, et ici la nomination n'a pas besoin d'être ratifiée par le préfet. C'est aussi le Syndicat qui paie le traitement de ces agents, passe les marchés et adjudications, et veille à ce que toutes les conditions en soient remplies. Il surveille l'exécution des travaux, vote le budget annuel, dresse les rôles des taxes à imposer aux membres de l'Association, et contracte les emprunts. Il contrôle et vérifie les comptes présentés annuellement par le directeur et le receveur de l'Association ; il autorise toutes les actions devant les tribunaux ; enfin, il donne son avis et fait des propositions sur tout ce qu'il croit utile aux intérêts de l'Association. Quand l'Association n'exécute pas les travaux pour lesquels elle a été autorisée, le préfet peut, après mise en demeure, retirer l'autorisation et faire procéder d'office à l'exécution, à l'achèvement et à l'entretien des travaux [1].

Les attributions du Syndicat des Associations autorisées montrent que le personnel employé dans ces Associations, ne dépendant que de leur choix, peut être pris dans les services dont nous avons déjà parlé, et même tout à fait à l'extérieur, parmi les hommes compétents, dans les genres de travaux à exécuter. Mais comme précédemment les travaux ayant le caractère d'utilité publique sont contrôlés par l'Administration des Ponts et Chaussées.

[1] La loi du 22 décembre 1888 a donné une plus grande extension aux Associations autorisées en introduisant la loi des majorités même pour les travaux d'amélioration simples, tels que ceux de drainage, d'irrigation et de colmatage ; mais il faut que cette majorité soit, dans ce cas, des trois quarts des intéressés représentant plus des deux tiers de la superficie, et payant plus des deux tiers de l'impôt foncier, soit des deux tiers des intéressés représentant plus des trois quarts de la superficie, et payant plus des trois quarts de l'impôt foncier.

Les projets concernant les travaux neufs et les travaux de grosses réparations sont soumis à l'approbation du Préfet. Les travaux de simple entretien peuvent être exécutés sans approbation préfectorale. Cependant l'exécution immédiate des travaux urgents peut être ordonnée par le directeur à charge par ce dernier d'en informer aussitôt le Préfet et de convoquer le syndicat dans le plus bref délai. Le Préfet peut toujours suspendre en cours d'exécution :

1° Les travaux dont les plans et devis n'ont pas été soumis à son approbation ;

2° Les travaux énumérés dans les premiers articles de la loi de 1865, qui exigent son autorisation spéciale avant d'être exécutés ;

3° Les travaux admis d'urgence par le directeur.

En outre, le Préfet a le droit de prescrire d'office les travaux auxquels ne pourvoit pas le syndicat et dont le retard pourrait avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public. Il peut faire recommencer les ouvrages qui n'auraient pas été exécutés conformément aux plans approuvés ou dont la réfection intéresse l'intérêt public.

Le Préfet peut toujours faire procéder, quand il le juge convenable, à la visite des travaux et faire vérifier l'état d'entretien des ouvrages. Les frais de ces visites et vérifications sont à la charge des associations. Ils sont réglés par le Préfet, et recouvrés comme en matière de contributions directes.

Dans le cas où une association interrompt ou laisse sans entretien les travaux entrepris par elle, le Préfet fait procéder par le service compétent à une vérification de l'état des lieux. S'il ressort de cette vérification que l'interruption ou le défaut d'entretien peut avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public, le Préfet indique au syndicat les travaux jugés nécessaires pour obvier à ces conséquences et le met en demeure de les exécuter. Le Préfet assigne au syndicat, dans cette mise en demeure, le délai qu'il juge suffisant pour procéder à l'exécution des travaux. Faute par le syndicat de se conformer à cette injonction, le Préfet ordonne l'exécution d'office aux frais de l'association, et désigne, pour le diriger et le surveiller, un agent chargé de suppléer le directeur du syndicat. En cas d'urgence, l'exécution d'office peut être

prescrite immédiatement après la mise en demeure et sans aucun délai. Après achèvement des travaux, il est procédé à la réception par le directeur de l'association assisté des syndics délégués par le syndicat, en présence du directeur des travaux. Le Préfet peut se faire représenter à la réception, ainsi que le maire, dans le cas où les travaux sont exécutés sur le domaine public municipal.

Associations libres. — Aux termes de l'article 5 de la loi du 21 juin 1865, les Associations libres se forment sans l'intervention de l'Administration. Ce sont de véritables Sociétés civiles qui, ne sollicitant pas la protection du pouvoir, ne sont pas soumises à son autorité. La loi du 22 décembre 1888 a cherché à multiplier ces Associations libres qui ont tant d'avantages dans la défense d'intérêts communs, trop onéreux pour pouvoir être sauvegardés par les propriétaires isolés. Elle a notamment permis l'adhésion à l'Association non seulement des tuteurs et des représentants des mineurs, interdits, absents, ou autres incapables, mais encore des préfets, des maires, ou autres administrateurs dûment autorisés.

Dans les Associations libres, c'est l'acte d'association qui fait foi absolue et qui règle les limites et les conditions du mandat confié aux administrateurs ou syndics. La direction, la surveillance et le contrôle des travaux appartiennent complètement au Syndicat, et le préfet n'a jamais à y intervenir. D'ailleurs, d'une manière générale, les travaux de ces Associations libres n'ont pas le caractère de travaux publics, et elles ne jouissent pas des privilèges attachés à l'exécution de travaux publics tels que le droit d'expropriation, la faculté d'extraction de matériaux, le droit d'occupation temporaire et la faculté de la juridiction administrative pour les affaires contentieuses. Leurs travaux ne deviennent travaux publics que s'ils ont un caractère d'utilité publique déclaré par l'Administration, et font l'objet d'une concession d'entreprise d'utilité publique. Dans ce cas, les Associations libres participent à tous les avantages qui sont attachés aux entreprises de ce genre, quel qu'en soit le concessionnaire (particulier, société, compagnie ou association).

CHAPITRE V

SERVICE DES AUTRES TRAVAUX D'INTÉRÊT COLLECTIF

1° **Établissements publics.** — En dehors des travaux publics de l'État, du Département, de la Commune et des Associations syndicales, il y a un certain nombre d'autres travaux exécutés par d'autres collectivités, qui ont le caractère de travaux publics. De ce nombre sont les Établissements publics suivants : hospices, maisons d'aliénés, monts-de-piété et stations thermales.

« L'assimilation des travaux des hospices aux travaux publics, dit un auteur, résulte textuellement d'une loi spéciale du 23 décembre 1809 dont l'article 49 porte : Tous les travaux qu'un hospice aura à faire en vertu de la présente loi seront, si fait n'a déjà été, évalués par devis, adjugés au rabais, et ensuite faits, reçus et payés comme les travaux publics nationaux, sous l'inspection gratuite d'un ingénieur du département et sous la surveillance du préfet. » Le Conseil d'État a depuis ratifié les principes précédents.

Les hospices sont gérés par une Commission administrative composée du maire de la commune, président, et de membres dont le nombre varie en raison de l'importance des établissements et qui sont nommés par le préfet. C'est cette Commission qui est chargée des travaux de l'hospice. Jusqu'en 1851, les administrations hospitalières pouvaient faire exécuter tous les travaux, constructions ou réparations, avec la seule autorisation du préfet, mais la communication des plans et devis au Ministère de l'Intérieur était obligatoire pour les dépenses excédant 2.000 francs. Dans ce dernier cas, l'établissement, pour obtenir les autorisations et approbations, devait justifier

de la nécessité des travaux et de l'existence des ressources disponibles. La loi du 13 août 1852, le décret du 25 mars 1852 et la loi du 5 avril 1884 ont modifié notablement ce système et étendu les pouvoirs de la Commission administrative. Celle-ci peut, maintenant, régler les travaux dont la dépense n'excède pas 3.000 francs, et ses décisions sont exécutoires si, dans l'espace de trente jours après la notification officielle, le préfet n'en a pas prononcé l'annulation. Pour les travaux dont la dépense excède 3.000 francs, la Commission administrative ne peut les ordonner que sur l'avis conforme du Conseil municipal ratifié par une simple autorisation du préfet. Quel que soit le montant des travaux, si un emprunt est nécessaire pour le payer, les délibérations de la Commission administrative ne sont exécutoires que sur avis conforme du Conseil municipal approuvé, suivant l'importance de l'emprunt, par le préfet, par un décret du chef de l'État ou par une loi. Enfin, les délibérations de la Commission administrative concernant les travaux qui apportent des changements totaux ou partiels dans l'affectation des immeubles des établissements, dans l'intérêt d'un service public ou privé quelconque ou qui assurent la désaffectation ou la livraison à un autre établissement public ou à un particulier de tout ou partie d'un immeuble de l'établissement, ne sont exécutoires qu'après avis du Conseil municipal et en vertu d'un décret rendu sur la proposition du Ministre de l'Intérieur.

La Commission administrative peut choisir les hommes de l'art à qui elle confiera la rédaction des projets, mais pour les travaux importants dépassant 3.000 francs, son avis sera subordonné à celui du préfet dont la circulaire du 5 mai 1852 a indiqué d'une manière très précise les devoirs :

« L'attribution qui vous est conférée pour l'approbation sans limite des plans et devis des travaux est de la plus haute importance et appelle toute votre attention. En effet, c'est une des parties les plus essentielles de l'administration des communes et des établissements charitables, celle, peut-être, qui affecte le plus leur état financier, qui les expose le plus à des mécomptes et, par suite, à de graves désordres dans leurs services. Plusieurs causes y contribuent: la rédaction défectueuse des projets, la tendance qu'ont généralement les administrations

locales à donner une apparence somptueuse à des constructions dont la destination ne comporte pas autant de décoration; l'étude insuffisante des moyens et voies d'exécution, l'abus des travaux supplémentaires. Il importe donc, en premier lieu, Monsieur le Préfet, que vous fassiez vérifier avec soin par les hommes de l'art les plans et devis qui seront soumis à votre approbation. Vous devez toujours prendre à cet effet l'avis de la Commission d'architecture établie près de votre administration. Lorsqu'en raison soit de l'importance, soit de la nature spéciale des travaux, tels que ceux de chauffage et de ventilation des établissements hospitaliers, vous désirerez avoir l'avis du Conseil des Bâtiments civils ou du Conseil des Ponts et Chaussées, vous trouverez toujours l'Administration supérieure empressée de concourir aux moyens d'éclairer votre décision. L'étude que vous aurez personnellement à faire, en dehors des questions d'art qui sont plus particulièrement du ressort des hommes spéciaux est celle de l'utilité des constructions projetées, de leurs rapports avec les besoins et les convenances du service, de leur caractère architectural qui doit varier suivant la destination de l'édifice projeté. En ce qui concerne particulièrement les constructions d'hôpitaux et hospices, on ne doit pas s'écarter d'une noble simplicité. »

Quant aux règles qui concernent l'exécution même des travaux, elles sont les mêmes que celles qui ont été fixées par l'ordonnance du 14 novembre 1837 pour les Communes.

Cependant, sous l'empire de cette ordonnance, l'adjudication était toujours nécessaire, à moins de circonstances exceptionnelles, mais l'article 8 de la loi du 13 août 1851 a un peu plus tard élargi les pouvoirs des Commissions administratives en les autorisant « à fixer le mode d'exécution des travaux », dès que la dépense n'excède pas 3.000 francs, de sorte que, dans cette limite, tous les marchés de travaux publics leur sont permis.

Les Établissements d'aliénés doivent être séparés en deux catégories :

1° Ceux qui sont à la charge des départements, d'après la loi du 30 juin 1838;

2° Ceux qui sont autonomes et sont, à proprement parler,

des Établissements publics ayant leur personnalité morale et relevant directement du Ministère de l'Intérieur.

Les travaux des premiers rentrent dans le cadre des travaux départementaux et, en parlant du Service départemental, nous les avons signalés comme des travaux spéciaux nécessitant avec ceux des prisons l'intervention du Ministère de l'Intérieur.

Nous renvoyons donc l'étude de ces travaux au chapitre consacré au *Ministère de l'Intérieur.*

Les travaux des seconds sont des travaux d'Établissements publics et rentrent dans ce chapitre. On compte actuellement, en France, sept Établissements publics d'aliénés :

L'asile d'Aix (Bouches-du-Rhône);
L'asile Saint-Pierre à Marseille (Bouches-du-Rhône) ;
L'asile de Bordeaux (Gironde);
L'asile de Cadillac (Gironde);
L'asile d'Armentières (Nord);
L'asile de Bailleul (Nord);
L'asile de Bassens (Savoie).

Chacun de ces Établissements a une Commission administrative, comme les hospices, et ce sont les administrateurs qui s'adressent directement au Ministre de l'Intérieur pour obtenir les autorisations nécessaires. Le Ministère de l'Intérieur remplace ici le préfet, mais cette distinction faite, les travaux des maisons d'aliénés appartiennent à la Commission administrative de la même manière et dans les mêmes limites que les travaux des hospices. Il y a, d'ailleurs, complète analogie, puisque les maisons d'aliénés sont, en définitive, des hospices où l'on soigne une spécialité de maladies.

Les monts-de-piété sont des Établissements publics au même titre que les hospices, et leurs travaux, d'après l'ordonnance du 14 novembre 1837, sont des travaux publics exigeant les formalités de publicité et d'adjudications des autres travaux publics. Leurs travaux sont généralement dirigés par des architectes désignés par les Commissions administratives de ces Établissements.

Les stations thermales peuvent appartenir au domaine de l'État, du département, de la commune ou d'un établisse-

ment public de bienfaisance. Dans tous les cas, leurs travaux sont des travaux publics, parce que, comme le dit M. Aucoc, dans l'arrêt du 8 mars 1866, « le législateur a toujours vu dans la gestion de ces Établissements non pas l'exploitation d'un domaine en vue d'obtenir des revenus, mais un véritable service public, le service de la santé publique ». Les travaux de ces Établissements sont, suivant les cas, dirigés par des ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées, des agents du Service départemental ou du Service vicinal, ou des hommes de l'art étrangers à ces divers Services, choisis soit par l'administration des Ponts et Chaussées quand la station thermale est à l'État, soit par le Conseil général quand elle est au département, soit par le Conseil municipal quand elle est à la Commune, soit par la Commission administrative quand elle est à un établissement de bienfaisance.

2° **Sociétés et Compagnies.** — Il y a, enfin, des travaux publics qui sont exécutés par des Sociétés civiles, des Compagnies et des particuliers, et dont l'utilité publique est due à leur caractère même.

Ces Sociétés, Compagnies ou particuliers représentent l'Administration à titre d'adjudicataires ou de concessionnaires, et les travaux exécutés, qu'ils rentrent entre les mains de l'Administration par la réception définitive, ou qu'ils soient exploités par les concessionnaires, n'en conservent pas moins leur destination spéciale d'utilité publique et leur affectation à l'usage commun des citoyens. Ce genre de travaux publics est, notamment, celui des travaux exécutés par les Compagnies de chemins de fer et les Compagnies de tramways. Mais il faut, cependant, que les travaux de ces Compagnies soient spécialement destinés à des constructions, à l'entretien ou à la réparation des voies, ou à des ouvrages nécessaires à l'exploitation directe de la ligne, pour garder leur caractère de travaux publics. Ils perdent ce caractère dès qu'ils n'ont pour but que de favoriser l'intérêt privé de la Compagnie.

Ces travaux publics sont généralement dirigés par les ingénieurs de ces Compagnies et Sociétés qui sont, pour la plupart, des ingénieurs sortis des diverses Écoles d'enseigne-

ment supérieur, dont les cours réglementairement suivis confèrent le diplôme d'ingénieur civil: Écoles des Mines, des Ponts et Chaussées, des Arts et Manufactures, de Saint-Étienne, etc... Mais il y a, cependant, un grand nombre d'ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées et du Corps des Mines, et un certain nombre aussi d'agents subalternes de ces Services (conducteurs, contrôleurs et commis), qui sont employés par ces Sociétés et Compagnies, et qui appartiennent aux cadres détachés des Services d'État.

« Cette tendance, dit M. Albert Christophle dans son *Traité théorique et pratique des Travaux publics*, du Corps des Ponts et Chaussées à s'ingérer dans l'exécution de tous les grands travaux publics, qu'ils soient entrepris par les Départements, les Communes, les Associations syndicales, les Compagnies et Sociétés, ou même les simples particuliers, a donné lieu à de nombreuses difficultés. » L'une des principales est le trouble jeté dans l'avancement et les cadres des Services d'État. Les ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées et des Mines qui veulent entreprendre ces travaux extérieurs à l'Administration doivent en avoir obtenu l'autorisation du Ministère des Travaux publics, et le décret du 30 octobre 1879 a réglé la matière à ce sujet. Les ingénieurs, pour obtenir cette autorisation, doivent avoir au moins cinq ans de services effectifs, depuis leur promotion au grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe. Il leur est accordé un congé de cinq ans, qui est renouvelable indéfiniment, et ils conservent leurs droits à l'avancement dans le Service de l'État et à la retraite de leur grade.

Pour les inspecteurs généraux, ce congé renouvelable ne peut être accordé que dans des circonstances exceptionnelles, appréciées par le Ministre, et sur l'avis favorable du Conseil général des Ponts et Chaussées. Ils conservent aussi leurs droits à l'avancement et à la retraite de leur grade. Si les ingénieurs ou inspecteurs généraux veulent seulement prêter leur concours à une Société ou à une Compagnie pour certains travaux, sans pour cela quitter le Service de l'État, ils peuvent le faire avec une simple autorisation donnée par leur chef hiérarchique et ratifiée par le Ministre.

Une difficulté non moins grande que celle que nous venons

de signaler marque encore cette ingérence du Corps des Ponts et Chaussées et des Mines dans les travaux des Sociétés et des Compagnies.

C'est la responsabilité établie par les articles 1792 et 2270 du Code civil. Les Corps d'État n'ont pas voulu que leurs membres fussent ainsi soumis au droit commun, et une circulaire du 1er septembre 1880, rendue après avis du Conseil des Ponts et Chaussées, a spécifié que les ingénieurs ne seront autorisés à diriger des travaux particuliers que si les intéressés déclarent, par avance, renoncer à invoquer les articles 1792 et 2270 du Code civil. Ainsi les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines échappent aux responsabilités encourues par les ingénieurs civils et les architectes, quand ils s'occupent de ces travaux extérieurs à l'Administration. Mais, par contre, leurs honoraires ne doivent atteindre que les 4 0/0 au lieu des 5 0/0 de la valeur des travaux.

Enfin, leurs honoraires pour ces travaux sont recouvrés comme les contributions directes, et les contestations auxquelles ils peuvent donner lieu sont du ressort du Conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État (article 17 et tableau D de la loi du 30 juillet 1885).

Si nous consultons l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics de* 1896, nous trouvons 125 ingénieurs et 174 conducteurs, contrôleurs ou commis des deux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines détachés au service des Compagnies ou Sociétés, ainsi répartis :

Compagnie du Nord :

5 ingénieurs en chef;
2 — ordinaires;
1 conducteur;

Compagnie de l'Est :

5 ingénieurs en chef;
7 — ordinaires;
20 conducteurs;
1 commis;

Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée :

12 ingénieurs en chef;

9 ingénieurs ordinaires ;
3 conducteurs ;

Compagnie du Midi :

7 ingénieurs en chef ;
8 — ordinaires ;
12 conducteurs ;

Compagnie de l'Ouest :

5 ingénieurs en chef ;
7 — ordinaires ;
26 conducteurs ;
3 commis ;

Compagnie d'Orléans :

5 ingénieurs en chef ;
9 — ordinaires ;
3 conducteurs ;
2 commis ;

Autres Compagnies de Chemins de fer et Sociétés diverses :

24 ingénieurs en chef ;
20 — ordinaires ;
1 sous-ingénieur ;
85 conducteurs ;
7 contrôleurs ;
10 commis.

Il est à remarquer que le nombre des ingénieurs est beaucoup plus considérable, toutes proportions gardées, que le nombre des agents subalternes.

Cette situation fausse des ingénieurs d'État et cette immixtion croissante du haut personnel des Ponts et Chaussées et des Mines dans les Sociétés et Compagnies privées ont préoccupé à juste titre les pouvoirs publics dans ces derniers temps. Ce qui avait été, en effet, dans le début, une simple facilité accordée aux ingénieurs d'État, une pure condescendance leur permettant de mettre au service du public industriel leurs hautes connaissances et leur compétence adminis-

trative, était devenu un véritable abus qui gagnait un nombre de plus en plus grand d'adeptes dans chaque promotion nouvelle et qui menaçait de remplacer complètement dans l'avenir les ingénieurs civils par des ingénieurs d'État détachés à la tête de toutes les grandes Sociétés minières, métallurgiques, industrielles et autres. La question des congés renouvelables des ingénieurs fut portée à la tribune dans la séance du 23 février 1895, et, tout récemment, M. le Ministre des Travaux publics a envoyé au Conseil d'État un projet de décret ayant pour but de régler à nouveau la matière.

L'économie générale de ce projet est la suivante :

« A l'avenir, un ingénieur qui voudra quitter le service de l'État pourra être mis en congé pour trois ans seulement, sans que ce congé puisse être renouvelé. Pendant cette période, l'ingénieur ne recevra aucun traitement ; il conservera ses droits à la retraite, mais ses droits à l'avancement seront suspendus. Si, à l'expiration de la période de trois ans, l'ingénieur n'est pas remis en activité, il sera déclaré démissionnaire. Pour les ingénieurs qui vont prendre du service à l'Étranger, la durée du congé est portée à six ans, et le temps passé dans cette situation est compté pour moitié au point de vue de l'avancement. Pour les ingénieurs qui sont actuellement en congé renouvelable, les dispositions transitoires suivantes seront prises : le droit à l'avancement de ces ingénieurs sera suspendu, à dater de la promulgation du décret. Mais leurs droits à la retraite seront maintenus, et, afin de leur permettre de continuer à effectuer leurs versements, ils pourront obtenir tous les cinq ans le renouvellement de leur congé, jusqu'à ce qu'ils remplissent les conditions voulues pour faire valoir leurs droits à la retraite. Dans le cas où ces ingénieurs demanderaient à rentrer au service de l'État, ils se trouveraient placés, jusqu'à ce qu'ils fussent pourvus d'un poste, dans la situation de congé limité, institué par le nouveau décret. Enfin, la situation de congé limité sera celle des ingénieurs qui cesseront d'occuper la position de service détaché, c'est-à-dire qui quitteront le service d'une ville ou d'un département, jusqu'à ce qu'ils soient rentrés au service de l'État. La situation de congé limité sera

également celle des ingénieurs qui prendront un congé sans traitemen pour affaires personnelles. Les dispositions du nouveau décret seront applicables non seulement aux ingénieurs, mais encore aux conducteurs et aux commis des Ponts et Chaussées, ainsi qu'aux contrôleurs et commis des Mines. »

3° **Chambres de Commerce.** — Nous ne pouvons pas terminer ce chapitre sans parler de sociétés civiles de plus en plus importantes et auxquelles des lois récentes ont conféré des attributions de plus en plus considérables en matières de travaux publics. Nous voulons parler des Chambres de Commerce.

En dehors des voies de terre et de mer qui aboutissent aux ports maritimes de commerce et des travaux qui créent ou améliorent l'accès de ces ports, le développement croissant du commerce a rendu une nouvelle organisation nécessaire à l'exploitation des ports de commerce. Cette nouvelle organisation est celle de l'outillage du port. Cet outillage consiste en bâtiments et engins considérables, coûteux, d'une installation longue et onéreuse qui ne peuvent être entrepris le plus souvent que par la collectivité des intérêts qui en dépendent. Ils deviennent cependant de plus en plus indispensables à la prospérité et à la vie d'un port de commerce, et d'autant plus indispensable que ce port est plus important et a un plus grand trafic commercial.

Ils consistent, d'une manière générale, en:

Docks, hangars et abris pour le déchargement, la manutention et la mise en dépôt provisoire des cargaisons.

En voies ferrées établies sur les quais pour amener les wagons au contact des navires et assurer dans les meilleures conditions de facilité et de promptitude les manœuvres de chargement et de déchargement de composition et de décomposition des trains.

En grues à vapeur, appareils de levée, et moteurs hydrauliques pour le chargement et le déchargement à quai des navires ;

En grils de carénage pour la réparation et le radoub des navires;

Etc., etc.

La concession aux Chambres de commerce de cet outillage et de ces travaux ne date que de ces dernières années, bien que, depuis longtemps, existent des bâtiments et des appareils de manœuvre sur les quais de ces ports. Les lettres patentes de 1779 qui organisaient la Chambre de Commerce de Marseille lui avaient donné, entre autres attributions, les marchés pour le curage du port, l'entretien des quais et autres ouvrages qu'elle faisait comme elle estimait convenable pour le bien du service ; ces marchés étaient arrêtés par la Chambre sur devis approuvés par le Ministre de la Marine ; l'administration des fonds et la direction des ouvrages étaient absolument dévolues à la Chambre ; mais l'arrêt du Conseil, du 27 mai 1779, avait limité la dépense annuelle à un maximum de 25.000 livres, tout compris. Cependant, jusqu'en 1866, il n'y a guère de concessions proprement dites faites à des Chambres de Commerce. Le plus souvent elles contribuaient seulement à l'exécution des travaux par des fonds de concours dont elles se remboursaient par un péage concédé, mais elles n'avaient ni la direction ni l'exploitation des ouvrages exécutés. En fait de concessions on ne peut guère citer que quelques concessions faites à des ports de navigation intérieure, comme celle faite pour neuf ans par l'ordonnance du 23 janvier 1835 à la ville d'Huningue d'une grue et d'un magasin avec balance sur le port du canal du Rhône au Rhin, et celle faite à la ville de Mulhouse, la même année, de plusieurs grues installées sur le port qu'elle avait sur le même canal. La loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande autorisa les ports de commerce à percevoir des droits de tonnage sur les navires tant français qu'étrangers pour être consacrés à l'amélioration et à l'outillage du port. Dès lors les travaux d'amélioration purent être vivement poussés dans nos ports maritimes de commerce et prirent rapidement un grand développement. Le programme de ces travaux fut étudié et approuvé par la loi du 28 juillet 1879.

« Il ne suffit pas, disait le Ministre des Travaux publics dans sa Circulaire du 14 janvier 1882, de créer des bassins. Il faut pourvoir les quais d'engins perfectionnés permettant d'embarquer et de débarquer rapidement les marchandises et de réduire au strict minimum la durée du stationnement

des navires : la transformation progressive de notre marine marchande par la substitution de la vapeur à la voile, et par l'accroissement continu du tonnage et de la vitesse de marche, fait de l'installation de ces engins une nécessité impérieuse. Il faut, en outre, élever, sur les terre-pleins, des hangars et des abris pour la manutention et la mise en dépôt provisoire des cargaisons. Il faut, enfin, relier intimement les ports au réseau des chemins de fer par des voies ferrées disposées de manière à amener les wagons au contact des navires et à assurer, dans les meilleures conditions de facilité et de promptitude, les manœuvres de chargement et de déchargement, de composition et de décomposition des trains.

« A défaut de cet outillage, les sacrifices considérables que s'impose l'État seraient à peu près complètement stériles. Il résulte nettement des discussions auxquelles a donné lieu le programme de 1879 que l'organisation et l'exploitation des aménagements dont je viens de vous donner la nomenclature sommaire doivent rester dans le domaine de l'industrie privée : telle a été toujours, du reste, la doctrine admise par les pouvoirs publics.

« Dans la plupart des cas, les Chambres de Commerce sont particulièrement désignées pour l'accomplissement de cette tâche. »

Depuis cette époque, c'est-à-dire depuis quinze ans, l'outillage de nos ports de commerce a pris une grande extension, et des décrets nombreux sont venus successivement concéder ces outillages aux Chambres de Commerce de ces villes maritimes, leur donnant la préférence sur l'industrie privée. Il serait fastidieux de citer tous ces décrets. Mais la plupart de nos grands et petits ports maritimes de commerce en ont obtenu (Dunkerque, Calais, Le Havre, Granville, Trouville, Le Boucau, Bayonne, Marseille, etc.).

Le personnel attaché à la construction, la réparation, l'entretien, la manipulation et la surveillance de cet outillage est un personnel choisi par la Chambre de Commerce et pris parmi les hommes compétents en matière de constructions terrestres ou marines et en matière d'installation de voies ferrées ou d'appareils à vapeur. C'est donc un personnel assez varié qui peut être pris dans toutes les catégories de

praticiens s'occupant de travaux publics (ingénieurs civils, ingénieurs, conducteurs et commis des Ponts et Chaussées, ingénieurs, contrôleurs et commis des Mines, agents voyers, architectes, etc., etc.). Tantôt le Service spécial des Ports maritimes est chargé de cet outillage par la Chambre de Commerce ou en a la direction. Tantôt certains membres du personnel des Ponts et Chaussées sont détachés à ce Service. C'est ainsi que l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics de* 1896 porte dans les Services détachés :

1 conducteur principal.. 1 commis	attaché à l'exploitation de l'outillage public du port de Calais;
1 conducteur...........	attaché à la Chambre de Commerce de Dunkerque.

Tantôt, enfin, le Service est un Service absolument autonome. De toutes manières c'est un Service de travaux publics qui tend de plus en plus à prendre une importance et une extension croissantes, avec les progrès de la science au point de vue des engins mécaniques et le développement du commerce général.

CINQUIÈME PARTIE

CHAPITRE I

SERVICE COLONIAL

Les travaux publics, dans nos colonies, ont suivi depuis un siècle toutes les fluctuations que subissaient l'administration et le remaniement de notre empire colonial lui-même. Ils sont à peu près nuls dans la plus grande partie de cet empire qui est né d'hier, et il reste beaucoup à faire encore dans les vieilles colonies comme l'Algérie, la Réunion, le Sénégal, la Cochinchine et les Antilles françaises où d'importants travaux ont cependant trouvé place. Depuis quinze ans à peu près, notre empire colonial s'est sextuplé. « Aucune comparaison, disait, en 1892, M. Delcassé, n'est possible entre notre domaine colonial actuel et les possessions éparses où flottait, il y a douze ans à peine, le drapeau français en Extrême-Orient. Nous avons jeté les fondements d'un vaste empire : dans la mer des Indes, nous avons établi notre protectorat sur Madagascar. En Afrique, où la Tunisie au nord a si heureusement complété notre conquête de 1830 et que nos armes et nos explorateurs attaquent à l'ouest, avec tant de hardiesse et de bonheur, un acte diplomatique reconnaît notre influence sur près d'un quart de l'immense continent. Si bien que les territoires où s'étend notre domination ont une superficie de plus de deux millions de kilomètres carrés, au lieu de 700.000 kilomètres carrés en 1880, et que les populations qui y sont soumises et qui n'atteignaient pas cinq millions à la même

époque dépassent trente millions aujourd'hui. » (Rapport présenté le 10 novembre 1892 par M. le député Delcassé, sous-secrétaire d'État des colonies, relativement à la création d'un Ministère des Colonies.) Mais aujourd'hui que cette extension, complétée par la conquête de Madagascar, a fait de la France la seconde puissance coloniale du monde, l'heure de l'organisation et de la mise en valeur de cet empire va sonner, et il est à prévoir, autant qu'à souhaiter, que les travaux publics prennent dans nos colonies une importance de plus en plus grande. C'est vers ce but que tend la réorganisation du Service des Travaux coloniaux, qui a été inaugurée avec la création du Ministère des Colonies et sur lequel nous avons pu avoir quelques renseignements précis, grâce à l'obligeance de M. l'inspecteur général Metzger, qui fut directeur de ce Service avant d'être appelé à la direction des Chemins de fer de l'État.

Les travaux coloniaux se divisent naturellement en deux grandes catégories: les *travaux d'utilité générale* que l'État doit exécuter avec ou sans le concours des budgets locaux et qui sont à sa charge, et les *travaux d'utilité locale* qui incombent aux administrations locales avec ou sans le concours pécuniaire de l'État et qui sont exécutés sous le contrôle de l'État. Les travaux de la première catégorie sont ceux qui se rapportent aux opérations militaires, à l'éclairage des côtes, à l'amélioration des ports maritimes (de guerre ou de commerce) et à l'aménagement des grandes voies de communication terrestres et fluviales. Les travaux de la seconde catégorie sont ceux qui sont relatifs à l'aménagement des ports secondaires, à l'extraction des richesses du sous-sol, à la construction des édifices publics, à l'ouverture des voies de petite communication, à l'adduction des conduites d'eau, à l'ensemble des opérations qui constituent l'hydraulique agricole (irrigations, desséchements, assainissement, submersion, colmatage, etc...). En général, bien que tous ces travaux d'utilité locale n'incombent pas à l'État, il les encourage par des subventions, des allocations et indemnités diverses. Il en fournit souvent la main-d'œuvre par la concession gratuite de la main-d'œuvre pénale. Il aide à en réparer les désastres.

fournit son appui à tous les budgets locaux qui n'ont pas encore des assises assez fortes pour contracter des emprunts

pour leurs travaux extraordinaires. Parfois même il les entreprend lui-même, et c'est ainsi que nos vieilles colonies de la Réunion et du Sénégal doivent à l'État des travaux de ports et de chemins de fer considérables; à la Réunion : le port si parfaitement aménagé de la Pointe des Galets et le chemin de fer circulaire de l'île ; au Sénégal : les chemins de fer de Dakar à Saint-Louis et du Sénégal au Niger. A entreprendre bienveillamment ces travaux, l'État fait souvent des sacrifices pécuniaires considérables, mais ils sont compensés par la prospérité qu'en retire la colonie, l'augmentation des transactions commerciales, l'encouragement à la colonisation et aux initiatives privées.

Au point de vue de l'exécution de ces travaux il convient de distinguer quatre catégories principales : 1° les colonies pénitentiaires où les travaux sont généralement faits en régie par la main-d'œuvre pénale; 2° les colonies à législature où ils sont exécutés comme dans la métropole sous la direction du Corps des Ponts et Chaussées ; 3° les colonies régies par décrets et les protectorats où l'exécution varie beaucoup suivant les circonstances de temps et de lieux, et n'est contrôlée que par les inspecteurs des colonies ou par les autorités administratives résidentes au nom de l'Inspection générale des Travaux publics aux colonies ; 4° l'Indo-Chine où les travaux publics sont exécutés sous un service de contrôle spécial.

Dans les colonies dites *pénitentiaires*, la Guyane, la Nouvelle-Calédonie, les établissements d'Obock et du Gabon, les travaux sont exécutés par les détenus, soit qu'il s'agisse de travaux entrepris par l'Etat, soit qu'il s'agisse de travaux locaux pour lesquels l'État cède gratuitement la main-d'œuvre pénale aux administrations locales. Cette main-d'œuvre est fort importante, puisque nos deux colonies pénitentiaires principales comptent de 17 à 18.000 condamnés, et l'emploi en a été réglé par le décret du 15 septembre 1891. Les condamnés sont divisés en trois classes, depuis le décret du 4 septembre 1891 et ne reçoivent aucun salaire. Ils sont dirigés dans leur travail par le personnel des Ponts et Chaussées aidés de conducteurs et de commis spécialement affectés au

service des bureaux et à la surveillance directe des travaux. Mais, en raison des exigences de la discipline des camps de condamnés, tous les chefs de service sont placés directement sous les ordres du directeur de l'Administration pénitentiaire, et les agents subalternes sont, de leur côté, sous l'autorité immédiate des commandants de pénitenciers, ne relevant de leurs chefs de service qu'au point de vue exclusivement technique. Cette administration pénitentiaire étant entièrement dépendante de l'État, les autorités locales n'ont aucune action sur les ingénieurs et agents des travaux publics qui sont personnel d'État au premier chef. Cette main-d'œuvre pénale a déjà produit dans les colonies pénitentiaires des travaux nombreux et importants, travaux d'hydraulique agricole et travaux de culture, créations de jardins, constructions de quais, de digues et de bâtiments. Mais elle peut devenir dans l'avenir plus bienfaisante encore en ouvrant la voie à la colonisation libre. Comme le disait fort bien notre regretté sous-secrétaire d'État aux Colonies, M. Jamais, en octobre 1892, aux membres de la Commission permanente des régions pénitentiaires : « La main-d'œuvre pénale exclusivement employée pour le compte de l'État ou des colonies peut devenir la préparation et l'avant-garde de la colonisation et de l'émigration. C'est par là que la question pénitentiaire se rattache à l'œuvre générale d'organisation que nous devons poursuivre avec autant d'activité que de méthode, si nous voulons consolider et organiser notre domaine colonial. Rien ne s'oppose à ce que nous parvenions à d'heureux résultats, par cet emploi de la main-d'œuvre, à l'exemple de ce qu'ont fait d'autres peuples colonisateurs. »

Si nous exceptons la Guyane qui est une colonie pénitentiaire et l'Algérie qui constitue trois départements français, complètement administrés comme la métropole, les colonies françaises à législature, c'est-à-dire celles qui ont une représentation totale ou partielle au Parlement et dans lesquelles les lois générales peuvent être directement promulguées par le Président de la République, sont au nombre de six : Guadeloupe, Martinique, Réunion, Indes françaises, Sénégal et Cochinchine. Dans ces colonies, qui sont aussi les plus

anciennes et les plus peuplées d'éléments français, la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale a été appliquée dans toutes ou dans la plupart de ses dispositions, et des Conseils généraux ont été institués par les sénatus-consultes de 1854 et 1866, complétés depuis par des décrets successifs. Ces conseils généraux et municipaux, dont les pouvoirs sont encore plus étendus que dans la métropole, donnent à ces colonies une vie locale, une participation directe dans les affaires qui les intéressent, qui les distinguent totalement des colonies nouvelles et des pays de protectorat, qui sont encore dans la période de conquête ou d'organisation militaire. C'est ainsi qu'au point de vue des travaux publics le Conseil général de ces colonies statue définitivement sur le classement, la direction et le déclassement des routes, sur le classement, la direction et le déclassement des chemins d'intérêt collectif, sur la désignation des localités ou des communes qui doivent concourir à l'entretien de ces chemins, sur les offres faites par les Communes, les Associations ou les particuliers, relatives aux dépenses des routes, chemins et autres travaux à la charge de la colonie, sur les concessions de travaux coloniaux à accorder à des Compagnies ou à des particuliers, sur les projets, plans et devis des travaux exécutés sur les fonds de la colonie, sur la part contributive de la colonie dans la dépense des travaux exécutés par l'État et intéressant la colonie, sur les subventions que l'entretien des routes et chemins peut recevoir des fonds coloniaux, etc...

Les Conseils municipaux de ces mêmes colonies délibèrent sur le classement, le déclassement, le prolongement des rues et places publiques et, en général, sur toutes les affaires de voirie et sur tous les crédits afférents aux travaux publics communaux. Dans ces colonies qui ont leurs budgets et leurs travaux, le personnel employé n'est pas nécessairement un personnel d'État. Il n'est pas, en général, recruté d'une manière uniforme et d'après des règles fixes. Il n'existe pas de Corps constitué des agents de travaux coloniaux, et ces agents proviennent des sources les plus diverses. Le département des Travaux publics en fournit, toutefois, le noyau, et un arrêté du sous-secrétaire d'État, en date du 6 février 1892, a décidé que le titre de conducteur colonial ne pourrait désor-

mais être acquis que par les agents ayant subi un examen devant un jury formé par les ingénieurs attachés à l'Inspection générale des Travaux coloniaux. Ce qui rend, d'ailleurs, l'organisation actuelle assez défectueuse, c'est que les administrations locales qui prévoient ou suppriment les emplois relatifs aux travaux publics ne nomment pas les titulaires de ces emplois. La nomination appartient à l'administration centrale des Colonies. Cela s'explique par ce fait que ces mêmes agents des travaux locaux aux Colonies sont les agents de l'État pour les travaux d'utilité générale qui incombent à la métropole. Il y a réunion des deux services dans les mêmes mains. Mais, le service local ayant beaucoup plus d'importance que le service général, il arrive que les agents des travaux publics coloniaux obéissent surtout aux influences locales sous la dépendance desquelles ils se trouvent plus directement engagés, et se désintéressent facilement des devoirs qui leur incombent comme fonctionnaires coloniaux.

A mesure que les travaux publics se développeront davantage dans notre empire colonial, et que les travaux d'intérêt général prendront plus d'importance, la séparation des services locaux et métropolitains s'imposera plus impérieusement à cause des situations fausses que créent forcément les oppositions des deux intérêts à des agents communs. Il y a, d'ailleurs, des intérêts généraux, comme la navigation intérieure et l'aménagement des fleuves (Sénégal, Niger, Mékong, Cambodge), l'éclairage et le balisage des côtes, le creusement et l'amélioration des ports, l'ouverture des grandes voies ferrées qui nécessitent d'énormes sacrifices financiers que l'État seul peut faire et qui intéressent trop tout l'ensemble de l'empire colonial, pour pouvoir être confiés à d'autres agents qu'à ceux d'un Service central d'État. La création de ce Service central a déjà été commencée par l'institution dans l'Administration centrale d'une *Inspection générale des Travaux coloniaux* (Arrêté du Ministre du 6 juillet 1889). Un inspecteur général des Ponts et Chaussées est à la tête de ce service d'inspection, et le décret du 17 août 1894 portant organisation du Ministère des Colonies a délimité ainsi ses a tribution

« Article 1. — Il donne son avis sur toutes les questions de travaux publics ainsi que sur l'organisation, les promotions et les mouvements du personnel attaché à ce Service aux colonies.

Art. 2. — Il a autorité sur tout le personnel rattaché, dans la métropole, à l'inspection générale des Travaux publics et remet directement au Ministre ses propositions pour les nominations, l'avancement et les distinctions honorifiques en faveur de ce personnel.

Ce personnel, par l'arrêté de 1889, est composé d'un ingénieur en chef de 1re classe des Ponts et Chaussées, d'un inspecteur général de 2e classe des Travaux coloniaux, d'un ingénieur en chef des colonies, adjoint à l'inspecteur général, d'un inspecteur des chemins de fer des colonies, d'un ingénieur chargé du contrôle des chemins de fer et d'un ingénieur des Arts et Manufactures, agent réceptionnaire.

Art. 3. — Il préside le *Comite permanent des Travaux publics coloniaux*, le convoque chaque fois qu'il le juge utile et fixe l'ordre du jour des séances d'après les instructions ministérielles.

Ce dernier Comité a été institué par arrêté ministériel du 18 janvier 1890, et est appelé à donner son avis sur toutes les questions techniques de sa compétence. Il est composé, outre les ingénieurs de l'Inspection générale, d'un ingénieur civil des Mines, d'un ingénieur de 1re classe de la Marine, détaché à l'Administration des Colonies, des chefs des 2e, 3e, 5e et 7e bureaux de l'Administration centrale et du bureau technique militaire, et de deux ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées remplissant les fonctions de secrétaires.

Art. 4. — Il prépare, après entente avec la direction compétente, la correspondance du Ministre et les instructions à donner aux chefs du Service des Travaux publics dans les colonies, en ce qui a trait seulement à l'exécution technique des travaux adoptés.

Cette Inspection générale, ainsi complétée par le Comité permanent des Travaux coloniaux, peut être consultée non seulement par l'État, mais aussi par les administrations locales et les communes sur tous les points intéressant les travaux coloniaux. Elle est en même temps chargée du contrôle des

travaux civils exécutés en France pour le compte des colonies et de l'Inspection des services et des travaux aux colonies, quand l'intérêt de l'État l'exige. Elle pourra, dans la suite, organiser le Service d'État que demande de plus en plus l'extension des travaux d'intérêt général de nos colonies.

Avant de quitter les colonies à législature, nous devons dire un mot spécial de notre principale colonie, l'Algérie, et de sa voisine, la Tunisie, qui tend à en devenir le prolongement naturel.

L'organisation de l'Algérie est semblable à celle de la Métropole et, par le décret du 26 août 1881, le gouverneur général de l'Algérie statue, en matière de Travaux publics, sur tous les travaux, y compris les chemins de fer d'accès, et les conduites d'eau, qui intéressent la colonisation et sont crédités sur les fonds consacrés à cette colonisation. En particulier, il statue sur les chemins vicinaux des territoires des communes mixtes et des communes indigènes.

L'organisation du personnel des Travaux publics, ses fonctions, ses attributions, ses subdivisions sont semblables à celles de la Métropole. Cependant il faut ajouter qu'à leurs attributions techniques et administratives en matière de Travaux publics s'ajoutent des attributions toutes spéciales en matière de colonisation. Ils sont spécialement chargés des études qui concernent la formation des villages, l'adduction d'eaux, la mise en valeur des terrains, etc., de sorte que nos fonctionnaires des Ponts et Chaussées qui se décident à aller en Algérie peuvent s'y livrer à des études fort intéressantes qui les font sortir de leurs fonctions routinières, tout en leur permettant de rendre les plus grands services à leur patrie dans cette splendide colonie qu'est l'Algérie.

Le *Service ordinaire de l'Algérie* comprend, dans les trois départements d'Alger, de Constantine et d'Oran, 18 arrondissements ainsi répartis :

Département d'Alger : 2 circonscriptions (Est et Ouest); — 6 arrondissements : 3, à Alger ; 1, à Tizi-Ouzou ; 1, à Miliana ; 1, à Orléansville ; — 27 subdivisions ;

Département de Constantine : 3 circonscriptions (Constantine, Bône, Philippeville) ; — 8 arrondissements ; 2, à Cons-

tantine ; 1, à Sétif; 1, à Batna; 1, à Bône ; 1, à Guelma ; 1, à Philippeville ; 1, à Bougie ; — 59 subdivisions ;

Département d'Oran ; 1 circonscription (Oran) ; — 4 arrondissements : 1, à Oran ; 1, à Mostaganem ; 1, à Tlemcen ; 1, à Mascara ; — 28 subdivisions.

Tous les *Services spéciaux* (canaux, rivières, ports maritimes) sont rattachés, en général, au Service ordinaire, sauf pour le port de Philippeville, qui est l'objet d'un arrondissement spécial, à cause des travaux de construction que l'on y a entrepris.

Quant aux Chemins de fer algériens, ils sont réunis à ceux de Corse et de Tunisie pour former, au point de vue du Service de Contrôle, un réseau spécial. Les Compagnies qui se partagent les chemins de fer algériens actuellement construits et exploités sont :

La *Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée*, qui possède les lignes d'Alger à Oran et de Philippeville à Constantine ;

La *Compagnie de l'Ouest-Algérien*, qui possède les lignes de la province d'Oran et la ligne de Blidah à Berrouaghia ;

La *Compagnie de l'Est-Algérien*, qui possède les lignes de la province de Constantine ;

La *Compagnie de Bône-Guelma*, qui possède les lignes de Bône à Guelma, à Mokta, à Tebessa et leurs prolongements.

La *Compagnie Franco-Algérienne*, qui possède les lignes d'Oran à Mostaganem et Mascara.

Le Contrôle de ces Chemins de fer comporte, d'ailleurs, tout un personnel de contrôleurs généraux, ingénieurs, inspecteurs, commissaires, conducteurs, contrôleurs des Mines et commis, analogue au personnel des Chemins de fer de la Métropole et organisé de la même manière. Nous n'y insistons pas.

La *Tunisie* est une colonie qui s'administre complètement elle-même sous le protectorat du Gouvernement français. Son administration, au point de vue des Travaux publics, est, comme aux autres points de vue, rattachée au Ministère des Affaires étrangères. D'après l'*Annuaire* de 1896, les agents des

Ponts et Chaussées qui y sont détachés en service permanent comprennent :

1 ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur général du Service, à Tunis ;

6 ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées, dont 4 à Tunis, 1 à Sousse et 1 à Sfax, pour les Services ordinaire, hydraulique et maritime ;

1 ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, pour le Service municipal de la ville de Tunis ;

23 conducteurs des Ponts et Chaussées, pour les Services ordinaire, hydraulique et maritime, ainsi répartis :

7 à Tunis ;
3 à Sousse ;
2 à Sfax ;
2 à Bizerte ;
1 au Kef ;
1 à Medjez-el-Bab ;
1 à Nebeul ;
1 à Monastir ;
1 à Gabès ;
1 à Grombalia ;
1 à Kairouan ;
1 à Béjà ;

3 conducteurs des Ponts et Chaussées attachés au Service municipal de la ville de Tunis ;

10 commis des Ponts et Chaussées pour les Services ordinaire, hydraulique et maritime, ainsi répartis :

8 à Tunis ;
2 à Sousse ;
1 à Béjà ;
1 à Sfax ;

2 maîtres de port : 1 à Sousse, et 1 à Tunis.

Quant aux Chemins de fer tunisiens, ils sont exploités avec les garanties du Gouvernement français par une Compagnie et comprennent les lignes de la Medjerdah et leurs prolongements. Leur Contrôle est réuni à celui des Chemins de fer corses et algériens.

Au point de vue de leurs attributions en matière de colonisation, on pourrait répéter des agents des Ponts et Chaussées détachés en Tunisie ce que nous avons dit plus haut de ceux qui sont détachés en Algérie.

. Les Travaux publics tendent, d'ailleurs, à se développer de plus en plus dans cette colonie. En même temps que se creuse et s'aménage le port de Tunis, que se créent des chemins de fer et que s'ouvrent des voies nouvelles de communication, la civilisation française pénètre de plus en plus dans cette région qui, par sa fertilité, sa richesse et sa salubrité, tend de plus en plus à devenir le prolongement naturel de notre colonie algérienne.

Dans les colonies régies par décrets, c'est-à-dire dans celles qui n'ont qu'une représentation au *Conseil supérieur des Colonies*, et qui sont régies par des décrets spéciaux émanés du Pouvoir exécutif, et dans les pays de protectorat, les travaux publics n'ont pas pris encore un grand développement, et c'est à peine s'ils ont été commencés dans un petit nombre. La plupart de ces contrées ne font partie de notre empire colonial que depuis quelques années, grâce à l'intrépidité et au courage de nos soldats et de nos explorateurs. Il suffit de citer les noms de Crampel, Dibowsky, Maistre, du lieutenant Mizon, du commandant Monteil, du capitaine Binger et du général Archinard pour rappeler les glorieuses missions et les dévouements héroïques qui ont étendu, dans ces cinq dernières années, notre domination et fait flotter notre drapeau sur tout l'Ouest africain, reliant par des protectorats ou des conquêtes nos vieilles colonies de Sénégal et de Guinée à l'Algérie. Si nous retranchons donc de cette catégorie, le Dahomey, le Soudan et le Congo français, la côte d'Ivoire et le Bénin, Madagascar et ses dépendances qui sont encore dans la période militaire de la conquête[1], nous n'avons plus

[1] Depuis que ces lignes ont été écrites, notre drapeau flotte vainqueur sur les murs de Tananarive, grâce à l'intrépidité et à la persévérante marche en avant de nos officiers et de nos soldats, mais la période d'occupation militaire s'impose encore trop sérieusement pour qu'on puisse rien présumer de la future organisation administrative de notre nouvelle colonie.

guère que six possessions coloniales régies par décrets ou protectorats dans lesquels les travaux publics méritent une mention spéciale : les îles Saint-Pierre et Miquelon, la Tunisie, le gouvernement de Tahiti, la vieille Guinée française (Rivières du Sud), les archipels océaniens des îles Marquises, îles Gambier et îles Tubuaï, et le groupe formé par l'île Mayotte et le protectorat des îles Comores. Les îles Saint-Pierre et Miquelon et le gouvernement de Tahiti jouissent d'un régime politique et administratif mixte, la loi municipale du 5 avril 1884 y ayant été *partiellement* promulguée et des décrets spéciaux étant venus la compléter, notamment l'important décret du 13 mai 1872 antérieur à la loi de 1884 qui y avait déjà institué la plupart des attributions municipales et les décrets du 26 juin 1884 et du 29 avril 1889 postérieurs à la loi qui l'ont modifiée sur certains points. D'après ces lois et décrets, le maire est chargé, sous l'autorité de l'administration supérieure, en ce qui concerne les travaux publics : de la direction des travaux communaux, de l'entretien et de la conservation des édifices communaux et de la petite voirie, ainsi que de l'établissement et de la réparation des conduites d'eau et des égouts, des adjudications et marchés passés en vue des travaux publics communaux. Les Conseils municipaux délibèrent sur les plans, projets et devis des grosses réparations et des travaux d'entretien dont la dépense ne dépasse pas le cinquième des revenus ordinaires de la commune. Sur les travaux de toutes sortes dépassant cette somme, les Conseils municipaux doivent obtenir l'approbation du gouverneur et ils ne peuvent qu'émettre leur avis sur les projets d'alignement de grande voirie et sur les travaux importants d'intérêt local. Quant au personnel employé, il est le même que dans les colonies à législature et donne lieu aux mêmes observations.

Dans la Guinée française (Rivières du Sud) les travaux publics ont surtout consisté dans l'amélioration des ports de la côte et notamment du port de Konakry visité par les grands steamers de la *Compagnie des Chargeurs réunis* du Havre et de la *Compagnie Fraissinet* de Marseille. Mais le mouvement commercial de plus en plus important de cette colonie, que le régime d'autonomie, récemment mis en

vigueur, a beaucoup augmenté et qui atteint aujourd'hui plus de 6 millions pour les importations et de 4 millions pour les exportations, tend à développer de plus en plus les travaux publics dans ce pays. Sa prospérité s'augmentera de toutes les constructions qui le rendront plus salubre et de toutes les grandes voies fluviales et terrestres qui le feront communiquer à nos possessions voisines de la côte d'Ivoire et du Bénin.

Les archipels océaniens et le groupe des Comores sont composés d'un ensemble de petites îles dont les travaux sont naturellement peu importants dans l'intérieur, mais le développement de leur commerce ne peut que faire aboutir les projets de travaux qui tendraient à améliorer leurs côtes et leurs ports, notamment à Mayotte, dont la population s'est accrue de 5.000 habitants depuis notre conquête de 1840 et s'accroît constamment (aujourd'hui 8.700 habitants).

Dans l'Indo-Chine, le régime administratif a un caractère tout spécial, et le personnel employé est également tout particulier, de sorte que les travaux publics de cette colonie importante doivent être étudiés à part. L'Indo-Chine se divise en deux parties bien distinctes : la Cochinchine, qui est une colonie à législature, et les protectorats de l'Annam, du Tonkin et du Cambodge. Dans la Cochinchine où le *conseil colonial* a les mêmes attributions que les conseils généraux des autres colonies à législature et n'en diffère que par la présence de 6 *membres asiatiques* sujets français, les travaux publics sont organisés à peu près comme dans les autres colonies à législature. Il faut seulement signaler l'existence de *conseils d'arrondissement* présidés par l'administrateur français de l'arrondissement ayant un budget distinct des budgets municipaux et délibérant particulièrement sur les travaux de canalisation, les chemins vicinaux et l'entretien des bâtiments civils. Cette distinction signalée, le Service des Travaux publics dépend du Conseil colonial, comme il dépend des Conseils généraux dans les autres colonies à législature, est payé de la même manière par des ressources essentiellement locales et est assuré par le même personnel. Nous n'y revenons pas, en ayant déjà parlé. Au Tonkin, la loi munici-

pale de 1884 a été étendue aux deux communes de Hanoï et de Haïphong, mais avec des modifications spéciales dues à l'admission dans le Conseil municipal de l'élément indigène et de l'élément asiatique étranger. Les attributions de ces Conseils au point de vue des travaux publics sont très restreintes et se bornent à l'entretien des édifices municipaux et à la tenue à jour des places d'alignement et de nivellement. La plus grande partie des grands travaux est faite par le budget du protectorat alimenté jusqu'ici en grande partie par la métropole, et le personnel qui les exécute relève directement du résident supérieur. Dans l'Annam et le Cambodge, l'administration indigène a été totalement respectée ; mais les travaux publics restent sous la dépendance directe du Gouvernement français, qui a, pour ce qui concerne ces travaux, des agents détachés auprès des Gouvernements protégés. Enfin, il faut ajouter que près du gouverneur général de l'Indo-Chine a été placé un ingénieur-conseil, qui donne son avis sur toutes les questions relatives aux travaux publics et joue le rôle d'un inspecteur général détaché et permanent. Il siège, comme chef de service administratif au *Conseil supérieur de l'Indo-Chine* avec voie délibérative pour toutes les questions qui concernent son service et au *Conseil du Protectorat de l'Annam et du Tonkin* créé récemment par le décret du 21 septembre 1894. Ce dernier conseil, placé près du gouverneur général de l'Indo-Chine française, donne notamment son avis :

1° Sur les concessions à des particuliers ou à des associations et compagnies de monopoles, de travaux publics, de subventions ou d'avantages de toute nature engageant les finances du protectorat ;

2° Sur les projets, plans et devis des travaux publics exécutés sur les fonds du protectorat.

Telle est dans son ensemble l'organisation actuelle des travaux publics dans nos colonies. Encore à l'état embryonnaire, elle se développera certainement beaucoup dans quelques années, à mesure que se feront plus sentir l'importance et l'impérieux besoin de grands travaux pour assainir, coloniser et achever l'œuvre commencée par nos explorateurs et nos soldats. Tout est à faire dans le Soudan, le Congo,

l'Oubanghi, le Dahomey et Madagascar, et l'œuvre est à peine commencée dans le Sénégal, la Tunisie, la Guinée, l'Annam et le Tonkin. La séparation des services locaux et métropolitains, l'un chargé des travaux coloniaux locaux, l'autre des travaux coloniaux généraux, l'extension et l'augmentation du personnel s'imposent pour l'avenir, quand, l'œuvre de conquête terminée, il faudra songer à mettre en valeur ces terres lointaines où tant de dévouements, de sacrifices et de sang ont été employés à faire flotter le drapeau français[1].

[1] D'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics de* 1896, le personnel des Ponts et Chaussées détaché dans nos diverses colonies autres que l'Algérie et la Tunisie serait composé de :

1 inspecteur général des Ponts et Chaussées, gouverneur général de l'Indo-Chine ;

1 ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du Service de l'Annam et du Tonkin ;

4 ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées : l'un, directeur du service au Cambodge ; l'autre, directeur du service en Cochinchine; le 3e, directeur du service à Madagascar; et le 4e, attaché au gouvernement général de l'Indo-Chine ;

46 conducteurs des Ponts et Chaussées, dont 21 dans l'Annam et le Tonkin, 3 au Cambodge, 8 en Cochinchine, 1 dans le Congo français, 1 au Dahomey, 2 en Guyane, 1 aux îles Saint-Pierre et Miquelon, 4 à Madagascar, 4 en Nouvelle-Calédonie, dont 1 chef de service, et 1 au Sénégal ;

19 commis des Ponts et Chaussées, dont 6 dans l'Annam et le Tonkin, 3 en Cochinchine, 1 à la Côte-d'Ivoire, 1 dans la Guinée française, 4 en Guyane, 3 à Madagascar, et 1 en Nouvelle-Calédonie.

CHAPITRE II

SERVICE DU MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE DES BEAUX ARTS ET DES CULTES

I. **Bâtiments civils et Palais nationaux.** — De tous les services que nous avons étudiés jusqu'à présent, il n'y en a pas qui ait été plus souvent remanié, réorganisé, transformé et changé, que celui des Bâtiments civils et Palais nationaux. Aussi, soit par suite de ces vicissitudes, soit par suite de la difficulté que présente son organisation, il n'en est pas qui présente plus d'incohérence, de contradictions, de lenteurs et de défectuosités. Les palais des rois de l'ancien régime appartenaient essentiellement au domaine royal. C'était le roi lui-même qui en avait la jouissance et la charge, confiant aux architectes de son choix le soin de les entretenir, de les embellir et de les décorer. Quant aux bâtiments civils, c'est-à-dire aux bâtiments affectés à un grand service public, ils étaient peu nombreux à cette époque et se réduisaient à des bâtiments ecclésiastiques ou dépendant de ceux-là entièrement à la charge du clergé. Après la Révolution, tous les palais royaux, tous les grands édifices et monuments ecclésiastiques, toutes les habitations seigneuriales qui n'appartenaient pas en propre à leurs habitants devinrent propriété nationale, et dès lors se posa la question d'un Service de Bâtiments civils et Palais nationaux, chargé de construire, entretenir et réparer tous les édifices de cette catégorie. Mais cette question ne fut que fort mal résolue par la première République et par les Gouvernements suivants trop pressés par des intérêts plus importants pour s'attacher à ces intérêts secondaires. Il faut arriver tout près de nous, à

l'époque du second Empire, pour trouver ce Service bien et dûment constitué. Le Ministère d'État qui exista sous ce régime avait reçu, par les deux décrets du 22-27 janvier 1852 et du 25 juin 1854, « l'administration des palais impériaux et des bâtiments civils, c'est-à-dire de tous les monuments et édifices consacrés aux services publics d'intérêt général non militaires, et qui sont élevés et entretenus aux frais de l'État, des départements ou des communes ». Depuis cette époque, le Service des Bâtiments civils et Palais nationaux s'est maintenu suivant cette définition, mais avec des exceptions, des modifications sans nombre et des changements constants de Ministères. Le Ministère d'État ayant été supprimé en 1870, le Service fut rattaché au Ministère des Travaux publics. En 1881, il passa au Ministère des Beaux-Arts, mais la durée éphémère de ce Ministère ne tarda pas à le faire rattacher au Ministère de l'Instruction publique, dans la Direction spéciale des Beaux-Arts. Enfin, le décret du 5 juillet 1890 le fit repasser au Ministère des Travaux publics, où il était resté jusqu'à ces derniers temps. Cependant plusieurs critiques éminents, plusieurs artistes de talent blâmaient ce rattachement, qui présentait de graves inconvénients au point de vue des réparations et des travaux d'entretien, et le décret récent du 1er octobre 1895 a fait repasser les Bâtiments civils et Palais nationaux dans la direction des Beaux-Arts au Ministère de l'Instruction publique. En réalité, ce Service se rattache à la fois aux Travaux publics par le côté architectural et aux Beaux-Arts par le côté artistique ; et c'est cette double constitution qui le fait osciller ainsi perpétuellement entre les deux Ministères, sans qu'il puisse être stable dans aucun. Cependant on ne peut nier que ce soit aux Beaux-Arts qu'il convient de le donner de préférence par la nature même des Bâtiments et Palais à entretenir. En outre, ce rattachement a pour conséquence de mettre entre les mains des Directeurs d'un même Ministère des services similaires (Bâtiments civils, Palais nationaux, Édifices diocésains, Monuments historiques et Bâtiments scolaires).

Dans la définition générale du service posée par le règlement impérial du 22 janvier 1852, les diverses influences directoriales et le temps ont apporté bon nombre d'exceptions

et de modifications qui ne sont pas faites pour clarifier l'administration du service. Aucun texte législatif ni aucun décret n'a en effet jamais donné l'énumération complète des bâtiments civils et palais nationaux soit par nomenclature individuelle, soit par catégorie. Les édifices et monuments ont été rangés parmi les bâtiments civils par des décisions successives prises soit à l'époque de la construction, soit postérieurement. Souvent même le classement ne résulte pas d'un texte spécial, mais d'un texte général, comme une loi de finances, de sorte qu'aujourd'hui beaucoup de bâtiments civils sont construits et entretenus par les agents spéciaux du service auquel ils sont affectés, et beaucoup d'autres sont distraits de ce service pour être rattachés au service dont nous nous occupons. Ainsi ne font pas partie du Service des Bâtiments civils et Palais nationaux :

1° Les bâtiments départementaux: préfectures, sous-préfectures, cours d'appel, tribunaux, casernes de gendarmerie, etc... ;

2° Les bâtiments communaux: mairies, bureaux d'octroi, bureaux de police, cimetières, bureaux de justice de paix, bureaux de receveur municipal, fontaines, halles et marchés, lavoirs, abattoirs, casernes de gendarmerie, églises, presbytères, etc... ;

3° Les bâtiments des établissements publics non administrés par l'État : prisons départementales, hospices, maisons d'aliénés, etc...;

4° Les bâtiments dépendant du Ministère de la Guerre ou de la Marine : casernes de troupes, forts, remparts, fortifications, magasins de fournitures militaires, manutentions, arsenaux, manufactures d'armes, usines, etc... ;

5° Les bâtiments dépendant du Ministère de l'Instruction publique : écoles communales, écoles normales, écoles d'asile, collèges, lycées, bâtiments de cours secondaires, etc... ;

6° Les bâtiments dépendant du Ministère de l'Intérieur : prisons centrales, maisons de correction, etc... ;

7° Les bâtiments dépendant du service diocésain : palais épiscopaux et archiépiscopaux, cathédrales, églises métropolitaines, séminaires, etc...;

8° Les bâtiments dépendant du Service des Monuments historiques ou mégalithiques.

Il ne reste plus dans le Service des Bâtiments civils et Palais nationaux que :

Les Ministères ;
Les écoles et facultés d'enseignement supérieur ;
Les dépôts d'étalons ;
Les bibliothèques nationales ;
Les établissements publics administrés au nom de l'État;
Les théâtres ;
Les Palais nationaux ;
Les monuments de Paris ou de province qui n'ont pas été classés parmi les monuments historiques ;
Les musées, manufactures artistiques, magasins de décors, observatoires, stations scientifiques et cours de justice qui ont un caractère national par leur importance.

On comprend combien il est difficile de préciser un service dans lequel se sont glissées tant d'exceptions et de classifications de toutes sortes.

L'ensemble des bâtiments définis par le règlement impérial de 1852 est aujourd'hui réparti entre une multitude de services distincts :

Services des divers Ministères ;
Service départemental ;
Service communal ;
Service diocésain ;
Service des Monuments historiques ;
Service des Bâtiments civils et Palais nationaux.

« Cette répartition des immeubles de l'État entre les divers services des bâtiments civils, des palais nationaux, des édifices diocésains, des monuments historiques, des bâtiments scolaires, etc..., a fait l'objet de nombreuses et justes critiques, et on a fait à plusieurs reprises remarquer l'économie et les avantages qui résulteraient de la réunion de ces administrations diverses en un service unique. » (*Traité des Travaux publics*, de Albert Christophle, tome I, page 65.)

Dans son livre récent, *Trois Ans au Ministère des Travaux publics*, M. Yves Guyot insiste sur l'amoindrissement continuel de cette direction des Bâtiments civils et Palais nationaux, sur laquelle retombent toutes les diminutions du budget voté pour le Ministère auquel elle est rattachée. Au sujet de la multiplicité des Services de cette division et de leur anarchie il cite l'histoire humoristique suivante : « On a raconté que, le même jour, dans la même ville, s'étaient rencontrés dans le même hôtel six fonctionnaires tenant le langage suivant :

— Que venez-vous faire ici ?

— Je viens inspecter les travaux du Palais national.

— Moi, je viens inspecter ceux du monument historique.

— Moi, je viens inspecter ceux de la cathédrale, édifice diocésain.

— Moi, je viens inspecter ceux du lycée.

— Moi, je viens inspecter ceux de la prison.

— Moi, je viens inspecter ceux de la manufacture des tabacs.

J'en oublie peut-être. Mais voilà six Services d'architecture divers, alors que tous les Services d'architecture devraient être unifiés sous une seule direction. L'état actuel représente l'anarchie administrative. Nous avons ainsi, dans l'Administration, une foule de petits rouages autonomes qui tournent chacun dans leur aire en dépensant une force motrice aussi inutile qu'onéreuse. C'est le désordre. Il n'y a ni unité de point de vue, ni direction générale, ni contrôle. »

Le Service des Bâtiments civils et Palais nationaux a été rattaché, par le décret récent du 1er octobre 1895, au Ministère de l'Instruction publique, des Beaux-Arts et des Cultes. Ce rattachement a supprimé la Direction des Bâtiments civils et Palais nationaux et l'a confondue avec celle des Beaux-Arts. Il a eu aussi pour résultat de supprimer 2 bureaux sur 4 à l'Administration centrale, le bureau des Palais nationaux ayant été réuni à celui des Bâtiments civils, et le bureau des Régies des Palais nationaux à celui des Théâtres. Il n'y a actuellement que 2 bureaux à l'Administration centrale. Le premier bureau s'occupe spécialement de tout ce qui regarde les Bâtiments civils et les Palais nationaux, au point

de vue des travaux et du personnel : étude et exécution des projets relatifs aux constructions neuves, répartition et emploi des crédits d'entretien et de grosses réparations, — préparation des budgets, projets de lois et décrets, — expropriations pour cause d'utilité publique, acquisitions et aliénations, pourvois devant le Conseil d'État, — préparation des affaires pour le Conseil général des Bâtiments civils. Ce même bureau a, en outre, dans ses attributions, le Service des Eaux de Versailles, Marly, Meudon et Saint-Cloud, au point de vue des travaux et du personnel : étude et exécution des travaux d'entretien et de grosses réparations des réservoirs, aqueducs, canalisations, machines hydrauliques, etc..., concessions d'eau aux communes et aux particuliers ; — jeux des grandes eaux des parcs de Versailles et de Saint-Cloud. Le deuxième bureau s'occupe de la régularisation des pièces comptables et de la liquidation des dépenses, de la tenue des écritures sur la situation des crédits, des comptes particuliers des entrepreneurs et de l'établissement des comptes définitifs, de l'approbation des marchés, des soumissions et adjudications, des cautionnements et affaires contentieuses. Le Service du Contrôle des Travaux, qui est dirigé par 1 contrôleur principal et 3 contrôleurs ordinaires, s'occupe de la préparation des marchés, cahiers des charges, etc., de la revision des mémoires et des pièces de dépenses relatives aux travaux.

A côté de cette administration centrale, il existe, comme pour les autres grands Services de Travaux publics, des conseils et commissions permanentes placés à côté du Ministre pour l'éclairer et l'aider de leur avis. Ce sont :

1° *Le Conseil général des Bâtiments civils.* — Ce Conseil fut fondé sous la Convention, sur la proposition de l'architecte Rondelet, dans le but de soumettre au contrôle des hommes les plus compétents tous les plans et projets des bâtiments destinés à des services publics et exécutés aux frais de l'État, des départements, des communes, des hospices et autres établissements publics. Ce Conseil a subi, depuis cette époque, de nombreuses vicissitudes et modifications. Il a été récemment réorganisé par le décret du 3 mars 1891, et se compose :

Du Ministre de l'Instruction publique, président;

Du Directeur des Beaux-Arts, vice-président;

De 4 inspecteurs généraux des Bâtiments civils;

De 6 architectes renouvelés par moitié tous les deux ans, au commencement de chaque année; le décret du 3 décembre 1895 a ajouté aux membres permanents du Conseil les inspecteurs généraux des Monuments historiques;

Des pensionnaires de l'Académie de France à Rome, ayant fini leur stage, assistant aux séances du Conseil en qualité d'auditeurs pendant deux ans, et pouvant être adjoints aux membres du Conseil pour l'étude des affaires qui leur sont soumises;

De 1 secrétaire et de 1 contrôleur formant le bureau du secrétariat du Conseil.

Les membres du Conseil sont nommés par arrêté ministériel. Le Conseil est présidé par le Ministre, et, en son absence, par le directeur des Beaux-Arts. Un des inspecteurs généraux des Bâtiments civils est désigné pour remplir les fonctions de vice-président. Les inspecteurs généraux atteints par la limite d'âge et nommés inspecteurs généraux honoraires peuvent continuer à assister en cette qualité aux séances du Conseil.

Ce Conseil est appelé à donner son avis sur les projets d'architecture qui lui sont soumis par les diverses administrations de l'État, des départements et des communes. Il examine les plans, coupes, élévations, devis, détails d'exécution, cahiers des charges, etc... ; il apprécie les différents systèmes de construction, la qualité des matériaux, les conditions de la main-d'œuvre. Il s'assure si toutes les pièces qui composent les projets sont étudiés dans les conditions qui garantissent la bonne exécution des travaux. Sur la demande des ministres compétents, il donne son avis sur les pourvois formés devant le Conseil d'État ou les Conseils de préfecture; il examine les plans généraux d'alignement des villes, les plans partiels pour la formation des nouvelles rues, places et promenades, ainsi que les difficultés qui surviennent entre les administrations locales, les architectes et les entrepreneurs, au sujet de la rédaction des projets, de l'exécution des travaux, des règlements de comptes, de l'interprétation des marchés, etc...

Enfin, il peut être appelé à juger les concours ouverts par les administrations, pour l'exécution des projets d'édifices publics, et à donner son avis sur les projets de monuments à ériger sur les places publiques.

Les auteurs des projets soumis au Conseil, et les représentants des administrations intéressées peuvent être entendus lorsqu'ils le demandent. Enfin, le décret du 23 juillet 1884 a donné au Conseil général des Bâtiments civils l'attribution d'un avis obligatoire pour les modifications aux dispositions relatives à la hauteur des bâtiments dans la ville de Paris. Les projets et les questions d'art ou de contentieux soumises au Conseil sont l'objet d'un rapport et d'un avis qui sont transmis aux administrations dont ils émanent.

2° *La Commission supérieure des Bâtiments civils et des Palais nationaux.* — Cette Commission a été instituée par le décret du 3 mars 1891. Elle se compose :

Du Ministre de l'Instruction publique, président;
De 4 sénateurs;
De 8 députés;
De 2 membres du Conseil d'État;
De 2 artistes peintres;
De 2 artistes sculpteurs;
Du directeur général de l'Enregistrement, des Domaines et du Timbre;
Du directeur des Beaux-Arts;
Du directeur des Travaux de Paris;
Des 3 directeurs du Ministère des Travaux publics;
Des 4 inspecteurs généraux des Bâtiments civils;
Des représentants des diverses administrations qui ont entrée dans la Commission et prennent part, avec voix consultative, à toutes les délibérations intéressant leur service.

Les divers membres de la Commission sont nommés par un décret spécial qui désigne également les vice-présidents de la Commission.

Les fonctions de secrétaire de la Commission sont remplies par : le chef du bureau du cabinet du Ministre de l'Ins-

truction publique, le chef du bureau des Bâtiments civils et Palais nationaux.

La Commission est réunie sur la convocation du Ministre. Elle délibère sur toutes les questions dont elle est saisie par le Ministre, notamment sur l'emplacement et la destination des bâtiments construits ou à construire par l'État, sur les questions d'art qui s'y rattachent, sur leur conservation, sur les mesures propres à assurer la bonne exécution des travaux et la régularité des services.

Le personnel attaché au Service des Bâtiments civils et Palais nationaux se compose d'un personnel permanent et d'un personnel temporaire. Ces deux personnels ont été réorganisés par le décret du 17 novembre 1891. Ils se composent de :

4 inspecteurs généraux des bâtiments civils;
80 architectes en chef ou inspecteurs aux grands travaux;
21 inspecteurs à l'entretien;
16 vérificateurs;
10 régisseurs ou sous-régisseurs;
Conducteurs de travaux, dessinateurs et jardiniers formant le personnel subalterne. En outre, l'administration du Garde-meuble comprend :
1 administrateur;
1 sous-conservateur;
1 agent comptable;
1 chef des travaux;
2 rédacteurs;
4 expéditionnaires.

Et le Service des Eaux de Versailles, Marly, Meudon et Saint-Cloud comprend :

1 ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur;
1 sous-inspecteur comptable;
2 inspecteurs principaux;
2 inspecteurs ordinaires;
5 sous-inspecteurs;
1 inspecteur à la Machine de Marly.

L'ensemble des Bâtiments civils et des Palais nationaux est réparti en quatre divisions à la tête de chacune desquelles est un inspecteur général des Bâtiments civils et Palais nationaux. Ces inspecteurs généraux sont nommés par décret du Président de la République rendu sur la proposition du Ministre de l'Instruction publique, et sont choisis parmi les architectes en chef des Bâtiments civils et des Palais nationaux, ou, exceptionnellement, parmi les architectes étrangers à ce Service qui ont fait partie pendant deux ans du Conseil général des Bâtiments civils. Ces 4 inspecteurs généraux sont membres de droit du Conseil général des Bâtiments civils. Ils sont chargés de donner au Ministre leur avis sur les propositions faites par les architectes en chef de leur division, de s'assurer que les travaux s'exécutent conformément aux règles de l'art, ainsi qu'aux projets et devis approuvés, enfin d'exercer une surveillance générale sur tout ce qui intéresse les édifices compris dans leur division, et sur le personnel du service d'architecture attaché à ces édifices. Ils cessent leurs fonctions à soixante-dix ans, et peuvent être nommés à cet âge inspecteurs généraux honoraires. Ils forment à eux 4 un Comité consultatif, qui se réunit sous la présidence du Ministre ou, en son absence, du directeur des Beaux-Arts. Ce Comité donne son avis sur les propositions relatives au personnel et sur les questions litigieuses, les marchés, et, en général, toutes propositions dont le Ministre juge utile de le saisir. Les architectes en chef qui sont nommés inspecteurs généraux peuvent conserver leur service d'architecte en chef en vertu d'une décision spéciale du Ministre de l'Instruction publique. Mais la construction, non plus que l'entretien, d'aucun édifice ne peut être ajoutée au service dont ils étaient chargés au moment de leur nomination d'inspecteur général, si ce n'est, toutefois, à la suite d'un concours public, quand il s'agit de la construction d'un nouvel édifice.

Chaque division d'inspection des Bâtiments civils et Palais nationaux a tout un personnel d'architectes en chef ou d'inspecteurs aux grands travaux (environ une vingtaine par division). Ces architectes et inspecteurs aux grands travaux sont nommés par arrêté ministériel après avis du Comité des inspecteurs généraux. Sauf le cas de construction d'un édifice

qui a fait l'objet d'un concours public, les architectes en chef doivent être choisis parmi les inspecteurs ou anciens inspecteurs des Bâtiments civils et des Palais nationaux ou exceptionnellement parmi les architectes étrangers à ce Service qui ont fait partie pendant deux ans du Conseil général des Bâtiments civils. Ils sont rétribués au moyen d'honoraires calculés sur le montant des mémoires vérifiés et revisés, rabais déduit. Ces honoraires sont fixés à 4 0/0 pour les travaux d'entretien et à 3 0/0 pour les travaux neufs et de grosses réparations. Les frais d'agence et de vérification sont à la charge exclusive de l'Administration, y compris le traitement des dessinateurs que le Ministre a autorisé l'architecte à s'adjoindre. Les architectes en chef sont chargés de la rédaction des projets, devis, cahiers des charges et marchés, de la direction des travaux neufs, de grosses réparations ou d'entretien exécutés dans les édifices confiés à leurs soins, de la répartition du service entre les inspecteurs et agents placés sous leurs ordres, de la comptabilité ; ils veillent notamment, en ce qui concerne les crédits, à ce qu'ils soient régulièrement employés et que les devis ne soient pas dépassés. Leurs fonctions cessent à soixante-dix ans. Mais ils peuvent être maintenus au-delà de cet âge en activité par arrêté ministériel renouvelable tous les deux ans, après avis motivé du Comité des inspecteurs généraux, lorsqu'ils ont à terminer une construction neuve ou qu'ils sont chargés de l'entretien d'un édifice dont ils sont les auteurs.

Les inspecteurs aux grands travaux sont choisis parmi les architectes anciens pensionnaires de l'Académie de France à Rome, ou parmi les anciens sous-inspecteurs ou les sous-inspecteurs en fonctions comptant au moins une année de service. Ils sont chargés d'assister et de suppléer au besoin les architectes en chef et sont rétribués pendant la durée des travaux auxquels ils sont attachés au moyen d'indemnités mensuelles dont le montant est fixé par arrêté ministériel.

Les divers Bâtiments civils et Palais nationaux sont répartis en vingt et une circonscriptions à la tête de chacune desquelles est un inspecteur à l'entretien. Ces inspecteurs sont répartis en six classes. L'avancement a lieu de classe en classe après deux années de service dans la classe inférieure et

après avis du Comité des inspecteurs généraux. Les inspecteurs à l'entretien de 6e classe sont nommés par arrêté ministériel et choisis, comme les inspecteurs aux grands travaux, parmi les architectes anciens pensionnaires de l'Académie de France à Rome ou parmi les sous-inspecteurs anciens ou sous-inspecteurs en fonction ayant au moins une année de service.

Ces inspecteurs sont chargés, sous les ordres des architectes en chef, de diriger et surveiller les travaux d'entretien, et, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre, les travaux de grosses réparations qui ne nécessitent pas la nomination d'un inspecteur spécial. Dans ce cas une indemnité peut, si les travaux sont assez importants, leur être allouée sur la demande de l'architecte en chef après l'avis de l'inspecteur général de la division. Ils peuvent être attachés à plusieurs édifices.

Les sous-inspecteurs aux grands travaux sont recrutés par la voie du concours. Le Conseil général des Bâtiments civils propose au Ministre de l'Instruction publique le programme et les conditions du concours. Il est chargé, comme jury, de l'examen et du classement des candidats auxquels il est tenu compte de leurs travaux antérieurs et des divers diplômes et récompenses qu'ils ont déjà obtenus, notamment à l'École des Beaux-Arts. Les candidats admis sont nommés par arrêté ministériel et sont rétribués, pendant la durée des travaux auxquels ils sont attachés, par des indemnités mensuelles dont le montant est fixé par arrêté ministériel.

Les divers Bâtiments civils et Palais nationaux sont également divisés en seize districts de contrôle ou de vérification à la tête de chacun desquels est un contrôleur ou vérificateur. Ces contrôleurs et vérificateurs sont également recrutés par la voie du concours. Les conditions du concours, ainsi que celles des avancements, sont arrêtées par le Ministre de l'Instruction publique, après avis du Comité des inspecteurs généraux. Les contrôleurs touchent un traitement dont le taux est fixé par arrêté ministériel. Les vérificateurs sont rétribués au moyen d'honoraires calculés à 10 0/0 du montant des mémoires vérifiés et revisés, rabais déduit.

Enfin, le personnel subalterne des conducteurs de travaux, dessinateurs et jardiniers, est nommé par arrêté ministériel

après avis de l'architecte en chef. Le Ministre fixe le montant des indemnités mensuelles qui sont allouées aux conducteurs et aux dessinateurs pendant la durée des travaux auxquels ils sont attachés, ainsi que le taux du traitement des jardiniers.

Un grand nombre de petits emplois inférieurs sont d'ailleurs réservés en totalité ou en forte proportion aux anciens militaires remplissant les conditions prévues par le décret du 28 janvier 1892 rendu par application de l'article 84 de la loi du 15 juillet 1889. Il faut citer notamment les emplois de :

Portiers; — surveillants-portiers; — surveillants militaires; — hommes de service; — gardiens de chantier; — gardiens de magasin; — gardiens de bureau; — gardes forestiers; — charretiers; — garçons fontainiers; — aides-jardiniers; — fontainiers-distributeurs; — gardes des eaux; — garçons de bureau; — gardes-cantonniers; — aides-gardes-magasins; — ouvriers tapissiers, ébénistes, lustriers, serruriers et menuisiers.

Les emplois mêmes d'expéditionnaires, de rédacteurs, de contrôleurs et de sous-inspecteurs sont réservés, dans une certaine proportion, aux anciens sous-officiers ou officiers ayant les connaissances techniques exigées par le décret du 28 janvier 1892.

Le service des Palais nationaux ne comprend pas seulement les constructions, réparations et entretien des édifices comme le service des Bâtiments civils. Il comprend, en outre, la garde et l'entretien du mobilier, des tableaux, sculptures, peintures, décorations et autres richesses contenues dans ces palais. Cette seconde partie du service est complètement indépendante de la première et fonctionne parallèlement, ayant sa hiérarchie, ses agents et ses règlements spéciaux. Elle porte le nom de *Régies des Palais nationaux*. Elle a à sa tête un inspecteur général du Garde-meuble et des Palais nationaux qui est en même temps régisseur des palais de l'Élysée, des Tuileries, du Louvre, du Palais-Royal et des monuments du Panthéon, de l'Arc de Triomphe de l'Étoile, de la colonne de Juillet et de la colonne Vendôme.

Les autres Palais nationaux sont répartis en 9 régies à la

tête de chacune desquelles est un régisseur ou un architecte faisant fonctions de régisseur. Ce sont :

L'hôtel des Écuries de l'Alma;
Le domaine de Saint-Cloud;
Le palais de Versailles;
Le château de Saint-Germain-en-Laye;
Le palais de Trianon;
Le palais de Rambouillet;
Le palais de Fontainebleau;
Le palais de Compiègne;
Le palais de Pau.

Sous la direction des régisseurs est tout un personnel de sous-régisseurs, adjudants militaires, gardiens, expéditionnaires, garçons de bureau et jardiniers.

Enfin, il y a deux autres administrations auxiliaires dont nous avons déjà indiqué un peu plus haut le personnel actuel, celle du *Garde-meuble* qui est chargée de la fourniture et de la réparation de tous les meubles et objets mobiliers destinés à garnir les palais nationaux et les autres immeubles qui leur sont assimilés, et celle des *Eaux* qui est chargée du Service des Jets d'eau de Versailles, Marly, Meudon et Saint-Cloud, au point de vue de leur conservation, entretien, réparations et fonctionnement.

II. **Service diocésain.** — Le Service diocésain suit la direction des Cultes, dont il dépend, dans les différents Ministères auxquels cette direction se trouve rattachée, suivant les hasards des combinaisons ministérielles. Nous en parlons dans ce chapitre, parce qu'il est actuellement rattaché au Ministère de l'Instruction publique. Il comprend tous les travaux concernant les édifices du Culte, qui n'appartiennent pas aux Services communaux.

Les bâtiments du culte sont, en effet, l'objet d'une distinction très délicate et souvent subtile. Les uns, comme les églises communales, les presbytères et certains temples, sont des édifices communaux et, à ce titre, appartiennent au Service communal. Les autres, comme les cathédrales, les palais épiscopaux et archiépiscopaux, les séminaires, les églises métro-

politaines, appartiennent au Service diocésain, qu'ils soient ou non classés parmi les monuments historiques. La construction, l'entretien et les réparations de ces divers bâtiments sont assurés par un Service spécial dont la direction générale appartient à la direction des Cultes. Pour l'éclairer et l'aider de ses avis, une Commission permanente fonctionne près du directeur des Cultes. C'est le *Comité des Inspecteurs généraux des Travaux diocésains et paroissiaux*, composé:

Du directeur des Cultes, président;

Des 3 inspecteurs généraux du Service diocésain;

D'un architecte diocésain désigné chaque année par le Ministre:

De 16 rapporteurs, tous architectes, nommés par le Ministre sur la proposition du directeur des Cultes et assistant le Comité dans l'étude des affaires concernant les demandes et secours pour églises et presbytères.

Ce Comité est chargé de procéder à la répartition préparatoire des crédits affectés aux travaux des édifices diocésains, à l'examen définitif des plans et devis de toutes constructions ou réparations. Il donne, en outre, son avis sur toutes les questions d'art et d'architecture, ainsi que sur la comptabilité.

Toutes les questions intéressant le Service diocésain sont traitées à l'Administration centrale dans deux bureaux. L'un s'occupe de l'Administration temporelle des établissements diocésains et, à ce titre, de tout ce qui concerne les règlements des fabriques, des cathédrales, les érections et translations des cures, succursales et chapelles et les secours pour travaux aux églises et presbytères. Le second s'occupe plus spécialement des travaux, même des édifices diocésains et, à ce titre, a dans ses attributions : les travaux pour la construction ou la conservation des cathédrales, archevêchés, évêchés et séminaires, les acquisitions concernant ces édifices, l'examen et l'approbation des projets, l'adjudication des travaux, la nomination et le personnel des architectes, la répartition et l'emploi des fonds affectés par le budget des Cultes aux dépenses diocésaines, l'ameublement des archevêchés et évêchés, le paiement des loyers pour évêchés et séminaires, le contrôle des travaux, la revision des devis et marchés, l'examen

des cahiers des charges, des devis et des marchés, la revision des mémoires et l'examen des réclamations.

Quant au Service, il est organisé de la manière suivante : les édifices de toute la France appartenant au Service diocésain sont répartis entre trois inspections générales à la tête de chacune desquelles est un inspecteur général des travaux diocésains chargés de la surveillance et du contrôle. Dans chaque diocèse, l'administration est représentée par un architecte diocésain. Cet architecte est chargé de tous les travaux courants d'entretien que nécessitent les édifices de son diocèse.

Lorsqu'il est nécessaire d'exécuter aux édifices diocésains des reconstructions ou de grosses réparations, les plans et projets dressés par l'architecte diocésain sont transmis au Ministère, où ils sont examinés par le Comité des Inspecteurs généraux des Travaux diocésains. Une fois adoptés par ce Conseil, ils sont approuvés par le Ministre. Les travaux sont ensuite mis en adjudication dans les formes ordinaires. Le Ministre approuve, s'il y a lieu, l'adjudication, et les travaux sont exécutés sous la direction de l'architecte diocésain.

III. **Service des Monuments historiques.** — Le Service des Monuments historiques a été institué par un arrêté du 29 septembre 1837 dû à M. de Montalivet, alors Ministre de l'Intérieur. Ce Service a été rattaché, comme le Service diocésain, à bien des Ministères depuis sa création. Il appartient actuellement au Ministère de l'Instruction publique. Il a dans ses attributions tous les travaux concernant les édifices classés comme monuments historiques par une Commission dite *Commission des Monuments historiques*. Cette Commission, qui siège près du Ministre, comprend :

Le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, président ;

Le directeur des Beaux-Arts, vice-président ;

Les 3 inspecteurs généraux des Monuments historiques ;

Un 1 autre vice-président nommé par le Ministre ;

De 26 autres membres choisis par le Ministre parmi les personnalités les plus compétentes dans la matière ;

Du chef et du sous-chef du bureau des Monuments historiques, secrétaire et secrétaire adjoint.

Le décret du 3 décembre 1895 a ajouté aux membres de droit de la Commission les inspecteurs généraux des Bâtiments civils et Palais nationaux.

Le bureau des Monuments historiques est un bureau spécial du Ministère qui instruit toutes les affaires relatives aux monuments historiques et sur lesquelles la Commission doit statuer.

La Commission des Monuments historiques a comme premier devoir le classement des monuments. Elle statue suivant les règles fixées par les articles 1, 2, 3 et 4 de la loi du 30 mars 1887 sur les propositions qui sont faites par les préfets dans chaque département soit à la demande des particuliers, des villes, des communes, établissements publics, etc., soit sur l'initiative des préfets et après une instruction dont les règles ont été fixées par l'arrêté du 19 février 1841. Sur l'avis de la Commission, le classement est prononcé par un arrêté du Ministre.

En outre, la Commission des Monuments historiques se prononce sur les travaux à exécuter aux monuments classés. D'après la loi du 30 mars 1887, ceux-ci sont, en effet, exempts de toute servitude d'utilité publique, et aucune réparation ni aucun travail quelconque ne peut y être exécuté sans l'autorisation du Ministre, après avis de la Commission. Les articles 1, 4 et 5 de la loi permettent même au préfet de poursuivre l'expropriation des immeubles dont les propriétaires s'opposeraient au classement. Les travaux nécessités par la conservation de ces monuments historiques ou mégalithiques classés exigent des précautions spéciales eu égard à leur caractère artistique. Ils sont divisés en trois catégories: les *travaux très urgents* qui ont pour objet la consolidation immédiate de l'édifice, les *travaux moins urgents* qui concernent la conservation de l'édifice, et les *travaux peu urgents* qui concernent la restauration ou des compléments de restauration et qui peuvent toujours être différés.

C'est au préfet qu'il appartient dans chaque département de signaler les travaux qui lui paraissent nécessaires. D'après

la circulaire ministérielle du 19 février 1841, les pièces et renseignements à envoyer au Ministère sont :

1° Un exposé des besoins du monument et de son état actuel ;

2° Une notice historique et une description ;

3° Des plans, coupes et dessins ou, du moins, des croquis et un plan avec des mesures ;

4° Un devis, rédigé par un architecte, aussi détaillé que possible des travaux projetés et indiquant les dépenses qui ne peuvent être divisées en raison de la nature des travaux ou de toutes autres circonstances.

Ces pièces peuvent être établies par un architecte local choisi par le préfet, ou par un architecte désigné par le Ministre sur la demande du préfet. Des indemnités sont allouées pour ces travaux à l'homme de l'art choisi et sont prises sur les fonds du Conseil général du département.

Toutes les affaires concernant le Service des Monuments historiques sont centralisées dans un bureau de la direction des Beaux-Arts, dit Bureau des Monuments historiques. Il a dans ses attributions : les rapports avec la Commission des Monuments historiques et mégalithiques pour l'examen des propositions de classement, la désignation des édifices à restaurer et la répartition des crédits ; — le contrôle des travaux et la liquidation des dépenses ; — les rapports avec les différentes Administrations pour la restauration des monuments historiques appartenant à l'État, aux départements, aux communes, aux établissements publics ; — les acquisitions et expropriations ; — les rapports avec les inspecteurs généraux et les architectes attachés à la Commission des Monuments historiques ; — les missions archéologiques ; — les archives, publications, bibliothèques, expositions et musées historiques (Cluny, Thermes, sculpture comparée).

Les divers monuments historiques et mégalithiques classés de tout le territoire français sont répartis entre trois inspections à la tête de chacune desquelles est un inspecteur général des Monuments historiques. Ces inspecteurs doivent, quand les dossiers ont été envoyés au Ministre par les préfets, se rendre sur les lieux et procéder à l'examen

des travaux projetés pour les monuments de leur circonscription. Ils rédigent, à la suite de cette enquête, un rapport qui est examiné par la Commission des Monuments historiques. Celle-ci décide en dernier lieu s'il y a lieu, ou non, d'exécuter les travaux. Dans le cas de l'affirmative, elle peut approuver les projets présentés par le préfet, les modifier ou même en faire dresser de nouveaux.

Enfin, le Ministre ayant un droit de surveillance sur tous les monuments classés, il y a un Service de contrôle à la tête duquel est un contrôleur des travaux des Monuments historiques. Quand une restauration a été admise par la Commission, la Direction des Beaux-Arts soumet le devis adopté au Ministre, après l'avoir préalablement fait reviser par le contrôleur des travaux. Ce n'est qu'après cette double approbation que des allocations peuvent être accordées par l'État, s'il le juge convenable, dans le cas où le monument en question appartient à un département, à une commune, ou à un particulier.

Quant à l'exécution des travaux, elle ne se fait pas par adjudication publique. D'après le décret du 18 novembre 1882, est dispensée de l'adjudication « la confection, ou l'acquisition, des ouvrages et objets d'art ou de précision dont l'exécution ne peut être confiée qu'à des artistes ou à des industriels éprouvés ». C'est l'architecte chargé par la Commission de la direction des travaux qui choisit l'entrepreneur. Cependant, il arrive souvent qu'une adjudication restreinte est faite entre un certain nombre d'entrepreneurs acceptés à l'avance, et que l'architecte admet à concourir à son gré. Les soumissions sont examinées par le contrôleur des travaux des Monuments historiques, puis présentées à l'approbation ministérielle, et ce n'est qu'après ces formalités remplies que les travaux peuvent commencer.

IV. Service des Bâtiments scolaires. — En dehors des Services diocésains et des Monuments historiques qui lui sont rattachés, le Ministère de l'Instruction publique intervient dans certains travaux départementaux et communaux, que nous avons eu l'occasion de signaler en parlant des services départementaux et communaux. Ces travaux sont ceux qui concernent

tous les bâtiments scolaires : écoles communales, écoles maternelles, écoles normales départementales, écoles normales supérieures, etc... Pour tous ces travaux l'autorisation de l'Administration est nécessaire, parce que l'État exerce un contrôle sur l'enseignement public, et que ce contrôle va jusqu'à la surveillance de l'installation matérielle des établissements où il est donné. Les travaux à exécuter dans les bâtiments scolaires, au point de vue de la construction, de la réparation ou de l'entretien, sont du ressort d'un Comité spécial, placé près du Ministre pour l'éclairer et l'aider de ses avis et appelé : *Comité des Bâtiments scolaires.* Ce Comité, créé par l'arrêté du 24 septembre 1880 et reconstitué par l'arrêté du 23 août 1893, se compose actuellement :

D'un architecte du Gouvernement, inspecteur général des services municipaux d'architecture de la ville de Paris, président ;

Du Directeur de l'enseignement primaire, vice-président ;

De 6 architectes du Gouvernement ;

D'un chef et d'un sous-chef de bureau du Ministère, secrétaire et secrétaire adjoint.

Ce Comité approuve les projets, plans et devis de tous les travaux faits aux bâtiments scolaires, qui lui sont transmis par les maires des communes ou les préfets des départements.

Il est chargé d'une manière générale de l'approbation de tous les travaux de construction et d'aménagement des maisons d'écoles. Des architectes rapporteurs peuvent être attachés au Comité pour la préparation des affaires et assistent aux séances avec voix consultative.

En général, le Comité n'a guère à s'occuper que des projets présentant une réelle difficulté ou des conditions spéciales et ne se réunit qu'à des dates indéterminées sur convocation particulière.

Pour les bâtiments d'enseignement secondaire et supérieur il faut une autorisation semblable de l'Administration pour faire des modifications, des constructions nouvelles ou des réparations dans les bâtiments des écoles supérieures, facultés,

lycées ou collèges. Dans chaque direction, le bureau du matériel est spécialement chargé de toutes les questions relatives à ces travaux. C'est ainsi que le bureau du matériel et de la comptabilité des lycées a dans ses attributions l'examen et l'approbation des projets de construction et de réparation concernant les lycées et collèges communaux de garçons et de jeunes filles. L'approbation et l'examen de ces travaux sont soumis à une Commission spéciale analogue à celle qui a été instituée pour les bâtiments scolaires de l'enseignement primaire. De même, le bureau du matériel et de la comptabilité des Facultés et Écoles supérieures a dans ses attributions l'approbation et l'examen des projets de construction et d'appropriation. Cet examen et cette approbation sont soumis au Conseil supérieur de l'Instruction publique.

CHAPITRE III

SERVICE DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

I. **Hydraulique agricole.** — Nous avons vu, dans notre chapitre sur les Associations syndicales, quels étaient les principaux travaux qui pouvaient être rangés sous la dénomination de travaux d'hydraulique agricole et quelle importance avaient pris ces travaux depuis l'édit d'Henri IV en 1599 jusqu'à nos jours. Dès le 17 novembre 1848, une circulaire ministérielle avait, en vue de travaux d'utilité agricole, préparé l'organisation d'un Service spécial hydraulique comprenant les entreprises suivantes : établissement de canaux d'irrigation, de limonage ou de colmatage, régularisation et aménagement des cours d'eau, création de réservoirs artificiels, emploi des eaux comme moteur hydraulique et comme fertilisant, desséchement des marais et suppression des étangs insalubres, etc... Pendant fort longtemps ce Service a appartenu au Ministère des Travaux publics où il formait une division spéciale dépendant de la Direction des Routes, de la Navigation et des Mines. La décentralisation administrative amenée par les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861 provoqua certaines modifications dans ce service. La circulaire du 23 octobre 1851 institua tout un programme de police et d'entretien des cours d'eau non navigables ni flottables, qui fut confié au Service hydraulique agricole. Toutes les questions intéressant l'aménagement et l'utilisation de ces cours d'eau, niveaux de retenue, repères, déversoirs, vannes de décharge, canaux de décharge, ouvrages accessoires, trans-

mission régulière des eaux, étangs-biefs, furent également attribuées à ce Service. La circulaire du 27 juillet 1852 y adjoignit les questions relatives aux retenues d'irrigation. Les attributions du Service de l'Hydraulique agricole furent encore étendues par le décret du 13 avril 1861, qui modifia le code Napoléon sur les droits d'irrigation et de colmatage et le cahier des charges relatif aux concessions de canaux d'irrigation.

Enfin, la loi du 28 juillet 1860 sur l'assainissement des marais et biens communaux, bientôt suivie de certains travaux d'assainissement, tels que ceux du Doubs, de la Sologne, de la Lochère, de la Grange dans le Doubs, des Bœusses dans le Haut-Rhin, des landes de la Gascogne, vint augmenter notablement les attributions de ce Service, dont l'importance s'est accrue de jour en jour. Après la création du Ministère spécial de l'Agriculture, il fut rattaché à ce ministère par le décret du 15 novembre 1881. C'est de ce Ministère que dépend encore ce Service où il forme une Direction spéciale dite : *Direction de l'Hydraulique agricole*, mais il est encore presque exclusivement assuré par le personnel des Ponts et Chaussées : ingénieurs et conducteurs.

Aujourd'hui, les travaux et questions qui ressortissent à cette direction sont :

1° La police et l'entretien des cours d'eau non navigables ni flottables ;
2° Les règlements d'usines et de barrages d'irrigation ;
3° Les partages d'eau entre l'agriculture et l'industrie ;
4° Les endiguements ;
5° Les dérivations pour l'alimentation des villes, etc... ;
6° Les desséchements de marais ;
7° Les assainissements de terres humides;
8° La suppression des étangs insalubres;
9° Les canaux d'irrigation et de submersion;
10° Les colmatages ;
11° Les drainages.

La direction du Service est confiée à un ingénieur du corps des Ponts et Chaussées détaché au Ministère de l'Agriculture. Ce membre du Corps des Ponts et Chaussées est

actuellement un inspecteur général. Elle comprend deux bureaux et un service technique. Le premier bureau, qui comprend 1 chef de bureau, 1 sous-chef, 2 rédacteurs et 2 commis d'ordre, s'occupe de tout ce qui concerne l'assainissement et le desséchement, police et entretien des cours d'eau non navigables ni flottables, règlements d'usines, partage d'eau entre l'agriculture et l'industrie, surveillance de la pêche sur les cours d'eau précités, endiguements, dérivation pour l'alimentation des villes, des canaux de navigation et des gares de chemins de fer, desséchement des marais, assainissement des terres humides, suppression des étangs insalubres, Service spécial des Marais salants du littoral de l'Ouest, routes agricoles et salicoles, contentieux des affaires précédentes, distribution des imprimés de toute nature émanés de la Direction de l'Hydraulique agricole.

Le deuxième bureau, qui comprend 1 chef de bureau, 1 sous-chef, 2 rédacteurs et 2 commis d'ordre, s'occupe de toutes les questions relatives au colmatage, à l'irrigation et à la submersion : préparation du budget, ouverture et répartition des crédits, observations météorologiques, canaux d'irrigation et de submersion, colmatage, amélioration de la Sologne, des Dombes, etc..., mise en valeur des terrains communaux, contentieux des affaires précédentes, inspection générale de l'Hydraulique agricole.

Le *Service technique*, qui comprend un ingénieur des Ponts et Chaussées, chef de service, un ingénieur civil, sous-chef, un conducteur des Ponts et Chaussées, rédacteur et dessinateur et 2 commis d'ordre, s'occupe de tout ce qui concerne les projets, plans et devis des travaux : contrôle des projets au point de vue technique, comptes rendus de la marche des services extérieurs, dessins des ouvrages d'art, cartes topographiques et statistiques, rédaction du *Bulletin*. A ce service technique sont également adjoints les secrétariats de la Direction et de la Commission consultative de l'Hydraulique agricole.

A côté de ce Service central est, en effet, adjointe une Commission permanente, destinée à renseigner et à aider le Ministre de ses avis, dite : *Commission consultative de l'Hydraulique agricole*. Cette Commission se compose :

Du Ministre de l'Agriculture ;

De 3 inspecteurs généraux de l'Hydraulique agricole, rapporteurs près la Commission ;

D'inspecteurs généraux, en nombre variable, des Ponts et Chaussées, de l'Agriculture, des Forêts, des Finances ;

D'un maître des requêtes au Conseil d'État.

Cette Commission délibère sur tous les rapports des inspecteurs généraux de l'Hydraulique agricole, ainsi que sur les questions que peut lui soumettre le Ministre. C'est une Commission purement consultative qui n'engage en rien les décisions du Ministre.

Le personnel spécial dépendant de cette administration centrale se compose, d'après l'*Annuaire du Ministère des Travaux publics de* 1896, de :

4 inspecteurs généraux de l'Hydraulique agricole ;
1 ingénieur en chef de l'Hydraulique agricole ;
3 ingénieurs ordinaires de l'Hydraulique agricole ;
56 conducteurs de l'Hydraulique agricole ;
64 commis de l'Hydraulique agricole.

En dehors de ce personnel spécial, le Service ordinaire des Ponts et Chaussées est chargé dans chaque département du Service de l'Hydraulique agricole et dépend, pour toutes les questions de ce Service, des inspecteurs généraux de l'Hydraulique agricole.

Ces inspecteurs sont pris parmi les inspecteurs généraux ou les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées spécialement détachés au Service de l'Hydraulique agricole. Ces fonctionnaires sont chargés de passer, chaque année, l'inspection d'un certain nombre de départements désignés par le Ministre, de faire un rapport annuel sur les questions qui sont soumises à la Commission consultative de l'Hydraulique agricole. Les affaires sont partagées également entre les inspecteurs de l'Hydraulique agricole. Étant donnée la différence d'importance du Service de l'Hydraulique agricole dans les divers départements, il est inutile de les inspecter tous chaque année, et le Ministre de l'Agriculture dresse, chaque année, la liste de ceux qui doivent être inspectés. Les principaux départements où l'importance du Service de l'Hydraulique

agricole a nécessité un certain nombre d'agents spéciaux sont:

Les Basses-Alpes: 3 conducteurs;
L'Ariège : 1 ingénieur en chef, 2 conducteurs;
L'Aude: 3 conducteurs;
Les Bouches-du-Rhône: 1 conducteur;
Le Gard : 4 conducteurs;
La Haute-Garonne: 1 ingénieur en chef [1], 12 conducteurs;
La Gironde : 3 conducteurs ;
L'Hérault: 5 conducteurs;
La Loire: 2 conducteurs ;
La Manche: 1 conducteur;
La Meurthe-et-Moselle: 1 conducteur;
Les Hautes-Pyrénées: 1 ingénieur ordinaire, 7 conducteurs ;
Les Pyrénées-Orientales: 1 ingénieur ordinaire, 2 conducteurs ;
La Haute-Saône: 4 conducteurs ;
La Seine-Inférieure: 2 conducteurs;
Le Var: 1 conducteur ;
Le Vaucluse: 1 conducteur;
La Vienne: 1 conducteur.

Ce personnel d'ingénieurs et de conducteurs spécialement attachés au Service de l'Hydraulique agricole reste dépendant du Ministre des Travaux publics, qui seul décide de son avancement, de sa radiation, des peines disciplinaires, des disgrâces, des mises en disponibilité, des retraites, etc... ; le Ministre de l'Agriculture se borne à faire à ce sujet des propositions à son collègue.

Toutes les affaires concernant le service, concessions d'eau, réglementation de barrages, pétitions de particuliers, plaintes des tiers intéressés dans les travaux exécutés, etc..., sont instruites par les conducteurs et les ingénieurs. Puis, elles sont transmises au Ministre par l'intermédiaire des préfets qui donnent leur avis. Elles sont ensuite envoyées à l'un des inspecteurs généraux de l'Hydraulique agricole, qui en fait

[1] Cet ingénieur en chef est le même que celui de l'Ariège qui réunit les deux services.

l'objet d'un rapport motivé soumis définitivement aux délibérations de la Commission consultative de l'Hydraulique agricole. Les affaires contentieuses, telles que les pourvois au Conseil d'État contre des arrêtés préfectoraux ou des arrêtés des Conseils de préfecture, sont instruits de la même manière.

Le Service des bureaux des ingénieurs et conducteurs de l'Hydraulique agricole est assuré par un personnel spécial de commis dits *commis de l'Hydraulique agricole.* Ces commis, organisés par le décret du 26 mars 1887 et réorganisés par le décret du 3 novembre 1894, sont divisés en six classes dont le traitement est fixé comme suit :

Principaux	2.400
1re classe	2.000
2e classe	1.700
3e classe	1.400
4e classe	1.200
Stagiaires	1.000

Ils sont nommés par le Ministre de l'Agriculture qui détermine l'effectif de chaque classe d'après les ressources budgétaires.

Ils débutent tous par le grade de commis stagiaire, à l'exception de : 1° des candidats admissibles au grade de conducteur des Ponts et Chaussées ou de contrôleur des Mines qui débutent par la 3e classe ; 2° des commis des Ponts et Chaussées et des Mines ayant obtenu du Ministre des Travaux publics l'autorisation de se mettre à la disposition du Ministre de l'Agriculture. Ces derniers conservent leur classe.

Tous les emplois de commis stagiaires sont réservés aux anciens militaires remplissant les conditions indiquées par le règlement d'administration publique du 28 janvier 1892 rendu en exécution de la loi du 15 juillet 1889. A défaut des candidats de cette catégorie, le Ministre de l'Agriculture peut nommer les candidats admis à cet emploi après un concours qui est à peu près identique à celui qui est imposé aux commis des Ponts et Chaussées comportant les mêmes dispenses et les mêmes matières d'examen. L'examen a lieu

dans chaque département suivant les nécessités du Service, aux époques fixées par le Ministre devant une Commission composée d'ingénieurs chargés du Service de l'Hydraulique agricole dans le département et pouvant comprendre des sous-ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées attachés à ce Service. La durée du stage est d'un an. Les stagiaires qui, au bout de leur année, ne sont pas nommés à la 4e classe sont immédiatement licenciés.

Les commis de 3e classe sont pris :

1° Parmi ceux de 4e classe ayant trois ans de service et déclarés admissibles aux épreuves du 2e degré pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées.

2° Parmi les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur des Ponts et Chaussées et de contrôleur des Mines qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade.

Tout commis de 4e classe laissant passer le quatrième concours pour le grade de conducteur des Ponts et Chaussées sans obtenir le certificat d'admissibilité aux épreuves du 2e degré est licencié immédiatement après ce concours. Comme pour les commis des Ponts et Chaussées, il n'est pas tenu compte des concours ayant lieu pendant la durée du service militaire des commis et les six mois suivant leur licenciement de l'armée.

Les commis de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe comptant au moins trois ans de service, et ceux de 1re classe parmi les commis de 2e classe comptant au moins cinq ans de grade. Les commis principaux sont pris parmi ceux de 1re classe comptant au moins vingt-cinq ans de service et au moins sept ans de grade dans la 1re classe. L'ingénieur en chef chargé du Service de l'Hydraulique agricole dans chaque département détermine l'emploi et la résidence du commis.

Au point de vue de la disponibilité, des congés, des peines disciplinaires et de la retraite, les conditions dans lesquelles se trouvent les commis de l'Hydraulique agricole sont les mêmes que celles des commis des Ponts et Chaussées.

Disons, pour terminer, que l'action du Service de l'Hydraulique agricole ne s'étend qu'aux cours d'eau non navigables ni flottables et que les concessions de prises d'eau dans les

cours d'eau du domaine public sont accordées par le Ministre des Travaux publics.

II. **Forêts.** — Le Service des Forêts est un service particulier, puisqu'il a pour but de mettre en valeur le domaine privé de l'État.

Cependant il y a des travaux exécutés dans les forêts domaniales de l'État auxquels la loi a accordé le titre et les privilèges de travaux publics. C'est ainsi que la loi du 4 avril 1882, relative à la restauration et à la conservation des terrains en montagne, autorise l'État à exproprier les terrains qui doivent être améliorés, parce que le but poursuivi dans ce cas par l'Administration forestière représentant l'État n'est pas tant l'exploitation de la forêt plantée pour en retirer un revenu que la défense des terrains contre les dégradations dues aux pluies torrentielles et la protection des populations contre les inondations que ces éboulements peuvent procurer. L'exploitation, quand elle se fait, n'est qu'un accessoire de l'entreprise qui est, elle-même, essentiellement publique.

Le Service des Forêts est donc, dans certains cas spéciaux, un Service de Travaux publics, mais ces cas sont trop rares et intéressent trop peu le Corps des Ponts et Chaussées pour que nous entrions dans les détails du Service forestier. Nous nous bornerons à signaler ce point délicat qui a fait l'objet de beaucoup de controverses dans la jurisprudence (arrêts du Conseil d'État du 2 mai 1873 et du 4 avril 1884), et nous remarquerons seulement, en passant, que le Service forestier, jaloux de ses prérogatives, dirige seul tous les travaux forestiers, qu'ils soient d'utilité publique ou non, sans qu'aucun autre Service de Travaux publics y prenne la moindre part.

CHAPITRE IV

SERVICE DES MINISTÈRES DE LA GUERRE ET DE LA MARINE

I. **Guerre**. — Beaucoup de travaux publics intéressent la défense nationale et, à ce titre, les Ministères de la Guerre ou de la Marine, soit qu'il s'agisse d'édifices, de bâtiments, de fortifications, d'ouvrages intéressant directement l'armée de terre ou de mer, soit qu'il s'agisse de travaux publics étrangers à l'armée en temps de paix, mais devenant utiles et importants en temps de guerre, comme les chemins de fer, les canaux, les routes, les villes, les souterrains, les citadelles et les remparts. Aussi, depuis longtemps, dans l'organisation des Services de Travaux publics, la législation et le Gouvernement ont tenu compte de cet important facteur : la défense nationale. Mais, à mesure que les charges militaires pesaient davantage sur les individus, elles se sont accrues aussi sur la propriété territoriale, et aujourd'hui la législation spéciale des travaux dits travaux mixtes intéresse plus du tiers du territoire français et, notamment, toutes les grandes villes, y compris la capitale. Cette législation est assez confuse parce que les lois récentes rendues sur la matière, au lieu de coordonner et de réunir en un seul code les lois antérieures, se sont bornées à modifier ces lois tantôt sur un point, tantôt sur un autre, sans même que le législateur se soit préoccupé de savoir si les dispositions qu'il édictait étaient ou non conciliables avec les dispositions des lois antérieures, qui étaient maintenues. Aussi les services compétents ont-ils signalé plusieurs fois cet état de choses à l'autorité militaire. Cette législation fort ancienne remonte à 1670

(ordonnance royale du 16 juillet 1670). Elle a subi ensuite des remaniements continuels dont les principales étapes, qu'il nous suffit de signaler, sont :

L'ordonnance du 9 décembre 1713 ; — l'ordonnance du 23 juin 1750 ; — l'ordonnance du 5 mai 1758 ; — l'ordonnance du 10 mars 1759 ; — l'ordonnance du 1er mars 1768 ; — l'ordonnance du 31 décembre 1776 ; — le décret des 8-10 juillet 1791 ; — le décret du 24 décembre 1811 ; — la loi du 17 juillet 1819 ; — l'ordonnance du 1er août 1821.

Toutes ces ordonnances, lois et décrets antérieurs à 1851 peuvent se résumer en disant qu'ils laissaient au chef du Pouvoir exécutif la faculté de classer et de déclasser les places de guerre et de déterminer la zone des servitudes. Une réforme générale fut entreprise par l'Assemblée nationale en 1851, qui décréta, par la loi du 10-20 juillet 1851 :

1° Qu'aucune place de guerre ne pourrait être établie qu'en vertu d'une loi ;

2° Qu'aucune adjonction d'ouvrages nouveaux à une place forteresse et aucune adjonction aux ouvrages existants ne pourraient être faites qu'en vertu d'une loi spéciale et en vertu d'une disposition de la loi annuelle du budget ;

3° Que la loi ou les dispositions de la loi du budget, détermineraient avec la classe de la place, la zone des servitudes, qui ne pourrait être étendue ensuite qu'en vertu d'une disposition législative ;

4° Que toutes les places de guerre, postes et ouvrages existants seraient classés dans un tableau, avec indication des zones de servitude correspondant à chaque classe ;

5° Que le classement ne pourrait être modifié que par une loi ;

6° Qu'un règlement d'administration publique réunirait et coordonnerait toutes les dispositions législatives applicables aux servitudes.

Mais le progrès considérable que réalisait cette loi, en plaçant le droit de propriété sous la sauvegarde des Assemblées législatives, fut perdu par suite des changements politiques que subit la France depuis cette époque jusqu'en 1870. Le décret

des 10 août-23 septembre 1853, établit une législation nouvelle, qui ne respecta pas les dispositions de la loi précédente. Il établit un nouveau tableau de classification des places de guerre, et décida que ce tableau pourrait être modifié en vertu d'un simple décret. Il décida, en outre, que toute construction de place ou d'ouvrage, ou agrandissement de place ou ouvrage, pourrait avoir lieu par décret, et que le classement et le déclassement avec indication de la zone des servitudes auraient également lieu par décret, qu'enfin ces décrets, rendus en la forme ordinaire, ne seraient soumis qu'à certaines conditions de publicité.

C'est ce décret qui, avec les lois récentes du 27 mai 1874 et du 22 août 1884, régit encore aujourd'hui la matière. Ces lois récentes ont, il est vrai, supprimé en partie les imperfections du décret de 1853, et rendu au pouvoir législatif une partie des droits que ce décret lui avait enlevés. Elles n'en laissent pas moins encore une trop large marge à l'arbitraire du chef du Pouvoir exécutif.

Il y a trois zones de servitudes dont l'étendue a été déterminée par l'article 5 du décret de 1853 : « Les servitudes défensives autour des places et des ports, dit ce décret, s'exercent sur les propriétés qui sont comprises dans trois zones commençant toutes aux fortifications et s'étendant respectivement aux distances de 253 mètres, 487 mètres et 974 mètres pour les places, et 250 mètres, 487 mètres et 584 mètres pour les ports. » Dans la première zone, il ne peut être fait aucune construction, de quelque nature qu'elle puisse être, à l'exception, toutefois, des clôtures en haies sèches ou en planches à claire-voie, sans pans de bois ni maçonnerie. Les haies vives et plantations d'arbres ou arbustes formant haies sont interdites spécialement. Dans la deuxième zone, il est interdit d'élever aucune maçonnerie ou construction en pisé. Il est permis d'élever des constructions en bois et en terre, mais à condition qu'elles soient démolies sans indemnité, à première réquisition du commandant militaire de la place. Si la place n'est que de la deuxième série, ou s'il s'agit d'un poste, on peut élever dans la deuxième zone toute espèce de construction, mais sous la même condition de démolition sans indemnité à première réquisition. Dans la troisième zone, il

ne peut être fait aucun chemin, aucune fouille, carrière, construction au-dessus du sol en maçonnerie ou non, aucun dépôt sans que leur alignement ou position aient été consentis par l'autorité militaire et qu'il ait été statué par un décret. Les lois récentes ont réduit dans une vaste proportion la zone des servitudes pour les grandes villes.

C'est ainsi que la loi des 3-5 avril 1841 relative aux fortifications de Paris dit dans son article 8 : « La première zone de servitude sera seule appliquée à l'enceinte continue et aux forts extérieurs. Cette zone unique de 250 mètres sera mesurée sur les capitales des bastions et à partir de la crête des glacis. « De même, la loi des 27-29 mars 1874, relative aux nouveaux forts construits autour de Paris, porte dans son article 3 : « Les ouvrages de fortifications seront classés dans la première série des places de guerre. Toutefois, la première zone des servitudes défensives, telle qu'elle est définie par le décret du 10 août 1853, leur sera seule applicable. Cette zone unique de 250 mètres sera mesurée sur les capitales, à partir de la crête des glacis. » Enfin, la loi des 21-22 août 1884, relative à la nouvelle enceinte et aux forts détachés de la ville de Lyon, contient une disposition analogue : « L'enceinte et les forts seront classés dans la première série des places de guerre ; toutefois, l'enceinte ne portera servitude que sur une zone unique de 250 mètres. »

En dehors des servitudes des zones avoisinant les places, postes et forts, il y a aussi des servitudes pour les travaux faits dans la zone frontière. Cette zone, d'après la loi du 7 avril 1851, doit être déterminée par un décret rendu en forme de règlement d'administration publique. Elle ne peut être étendue que par un autre décret rendu dans la même forme, mais elle peut être restreinte par un décret simple rendu dans la forme ordinaire. Malgré cette plus grande facilité accordée à la restriction qu'à l'extension, la zone frontière n'a cessé d'être étendue depuis la loi de 1851, et aujourd'hui elle comprend plus du tiers de la France. Notamment, du côté du Nord et de l'Est, elle dépasse le cours de la Seine et englobe Paris, Versailles, etc... (carte annexée au décret du 8 septembre 1878).

Les travaux soumis à l'approbation de l'autorité militaire et

pour cela appelés *travaux mixtes* ont été énumérés par le même décret du 8 septembre 1878. Ce sont :

I. — **Dans toute** l'étendue de la zone frontière :

« 1° Les travaux concernant : les routes nationales et départementales; — les chemins de fer de toute nature; — les cours d'eau navigables ou flottables, ainsi que les canaux de navigation avec leurs chemins de halage et de contre-halage ; — les ponts à établir sur ces cours d'eau pour le service des voies de communication de toutes espèces, lorsqu'ils ont plus de 6 mètres d'ouverture entre culées; — les ports militaires et de commerce, les havres, les rades, les mouillages ; — les phares, les fanaux et les amers; — les écluses de navigation et de chasse et les autres travaux analogues d'intérêt public, tels que digues, batardeaux, épis, enrochements, ponts tournants ou autres, quais, bassins, jetées, brise-lames, etc... ; — les desséchements des lacs, étangs et marais, quand ils sont exécutés, concédés ou autorisés par le Gouvernement ;

2° Les défrichements des forêts et des bois appartenant à l'État, aux communes ou aux établissements publics ;

3° Dans les enceintes fortifiées, les alignements et les tracés des rues ou des chemins qui servent de communications directes avec les places publiques, les établissements militaires et les remparts ;

4° Dans toutes les villes fortifiées et autres: les alignements et le tracé des rues, des chemins, des carrefours et des places qui bordent les établissements de la Guerre ou de la Marine, ou qui sont consacrés par le temps ou l'usage aux exercices et aux rassemblements des troupes ; le tracé des rues et des chemins qui servent de communications directes entre les gares de chemins de fer et les établissements militaires ;

5° Les passages des portes d'eau et des portes de terre dans la traversée des fortifications des places de guerre et des postes militaires ;

6° Les modifications à apporter, dans un intérêt civil, aux arsenaux, aux casernes, aux magasins et aux établissements militaires ;

7° Les travaux de fortifications ou de bâtiments militaires

dont l'exécution apporterait des changements aux routes, aux chemins, aux canaux et autres ouvrages d'intérêt civil ou maritime compris dans le présent article;

8° Les questions relatives à la jouissance, à la police ou à la conservation des ouvrages ayant à la fois une destination civile et militaire;

9° Les affaires d'un caractère purement administratif qui sont les accessoires d'affaires principales du ressort de la Commission, telles que les remises mutuelles de jouissance de terrain et la répartition entre les services intéressés de l'exécution des travaux mixtes et des dépenses de ces travaux.

II. — Dans les territoires réservés de la zone frontière, entre les affaires ci-dessus énumérées, celles qui concernent:

1° Les travaux des chemins vicinaux de toutes classes, des chemins ruraux et ceux des chemins forestiers, tant dans les bois et forêts de l'État que dans ceux des communes et des établissements publics;

2° Le défrichement des bois des particuliers, mais seulement dans les territoires spéciaux délimités par les décrets des 31 juillet 1861 et 3 mars 1874.

III. — Dans le rayon des enceintes fortifiées, outre les affaires ci-dessus énoncées, celles qui concernent:

1° Les travaux de canaux et rigoles d'alimentation, d'irrigation et de desséchement avec leurs transports;

2° Les travaux des marais salants et de leurs dépendances, lorsqu'ils doivent faire l'objet d'une concession ou d'une autorisation préalable du Gouvernement;

3° Les concessions des lais et relais de mer, celles des dunes et lagunes, et celles des accrues, atterrissements et alluvions dépendant du domaine de l'État, mais seulement au point de vue des conditions à imposer ou des réserves à faire dans l'intérêt de la défense du territoire;

4° Les concessions d'enrochements ou d'endiguements à la mer ou sur le rivage;

5° Les concessions et les règlements d'eau, de moulins et autres usines, toutes les fois que les modifications qui peuvent en être la suite, à l'égard du régime des eaux, sont de nature à exercer une influence sur les inondations défensives. »

Ces servitudes ne concernent que les travaux neufs et ne concernent pas les travaux de réparations et d'entretien qui ne modifient pas l'état des lieux et la nature des ouvrages. Elles ont été étendues par le décret du 16 août 1853 et celui du 3 mars 1874 aux terrains situés autour des places de guerre depuis la rue militaire intérieure jusqu'à la fin des glacis et aux terrains situés autour des places et postes de la zone frontière à une zone d'un myriamètre.

Tous ces travaux dits *travaux mixtes* auxquels peu de dérogations ont été apportées par les décrets postérieurs sont soumis au contrôle de l'Administration de la guerre et subissent une instruction à deux degrés.

L'instruction du premier degré commence dès l'époque de la rédaction du premier projet. Les intéressés remettent à l'officier ou ingénieur dans l'arrondissement duquel le travail doit être exécuté la demande et le résumé des projets. Ces pièces sont transmises de suite aux chefs de service. Le décret du 12 décembre 1884 détermine en détail, pour chaque espèce de travaux, les chefs de service du Ministère de la Guerre, du Ministère des Travaux publics, du Ministère de l'Agriculture et du Ministère de la Marine, qui doivent procéder à l'instruction du premier degré. Les différents services étudient les projets, dressent les plans et convoquent les intéressés à une suite de conférences où ils peuvent présenter leurs observations. Des procès-verbaux spéciaux constatent les résultats de ces conférences.

L'instruction au deuxième degré est faite par :

Les directeurs du Génie ;

Les directeurs d'Artillerie de terre ;

Les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, tant en ce qui concerne leur service habituel que celui de l'Hydraulique agricole ;

Les ingénieurs en chef des Mines pour toutes les affaires

spécifiées à l'article 12 comme étant de la compétence des ingénieurs ordinaires de ce Service et, en outre, pour les questions relatives à la construction des voies ferrées et de leurs accessoires, dans tous les cas où ils se trouvent être ingénieurs en chef du contrôle des lignes examinées;

Les majors généraux de la Marine dans les ports militaires;

Les directeurs d'Artillerie de la Marine;

Les directeurs des travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la Marine;

Les conservateurs des forêts ;

Les directeurs des domaines.

Aussitôt que ces fonctionnaires ont reçu des officiers, ingénieurs ou agents sous leurs ordres, les pièces relatives à l'instruction d'une affaire au premier degré, ils les visent et échangent mutuellement leurs observations et leurs apostilles.

Si l'un d'eux réclame exceptionnellement une conférence, elle a lieu sans aucun retard, et il est procédé d'une manière analogue à celle prescrite pour l'instruction au premier degré.

« Les dossiers de l'affaire, contenant chacun les avis des fonctionnaires ci-dessus dénommés, sont transmis respectivement aux divers ministres que l'affaire concerne ; les préfets des départements et les préfets maritimes auxquels sont adressés les dossiers des Ponts et Chaussées et de la Marine y consignent leurs opinions et leurs propositions. » (Article 16 du décret du 12 décembre 1884.)

Nous avons déjà donné dans le Service des Ponts et Chaussées la constitution de la *Commission mixte des Travaux publics*, qui aide le Ministre de ses avis et l'éclaire sur les questions de travaux mixtes intéressant le Ministère des Travaux publics.

Il arrive parfois que l'instruction au premier degré est supprimée.

« Dans le cas, dit l'article 5 du décret du 8 septembre 1878, où une affaire de la compétence de la Commission mixte paraîtrait au Service qui a pris l'initiative du projet pouvoir être l'objet de l'adhésion directe que les directeurs et ingé-

nieurs en chef sont autorisés à donner au nom de leur service, en conformité des dispositions de l'article 18 du décret du 16 août 1853, l'instruction, dans les formes indiquées par les articles 14 et 15 de ce même décret, n'est pas obligatoire et peut être remplacée aux deux degrés par une instruction sommaire.

Dans ce cas, le Service qui a pris l'initiative du projet est tenu de fournir aux Services qui sont appelés à donner leur adhésion la copie de toutes les pièces ou dessins faisant partie du dossier, que ceux-ci jugent devoir leur être utiles, notamment pour exercer le contrôle que leur attribue l'article 25 du même décret.

Toutefois, l'instruction prescrite par les articles 14 et 15 ci-dessus mentionnés devient obligatoire, lorsqu'après l'examen des pièces de l'instruction sommaire l'un des chefs de service déclare se refuser à donner son adhésion directe au projet. »

Il arrive aussi quelquefois que le travail rentrant dans les travaux mixtes fait l'objet d'une loi spéciale débattue devant les deux Chambres. On ne peut alors suivre les règles que nous venons d'indiquer, mais le projet de loi est communiqué aux différents Ministères où il fait l'objet d'une étude particulière avant d'être présenté et voté.

En dehors des travaux mixtes où intervient l'Administration de la Guerre, il y a des travaux spéciaux à ce Ministère qui nécessitent un Service particulier. Ces travaux sont ceux qui concernent : la construction et la réparation des fortifications, places de guerre, citadelles, batteries de côtes, postes et bâtiments militaires de toutes natures ; les écoles et les directions d'artillerie, les arsenaux de construction, les forges, fonderies ou manufactures d'armes, établissements de poudres et salpêtres. Ces divers travaux sont confiés à trois Services distincts :

Le Service d'Artillerie ;
— du Génie ;
— des Poudres et Salpêtres.

Il y avait autrefois un cahier des charges distinct pour chacun de ces Services, mais, à la fin de 1887, fut publié un

règlement provisoire qui instituait un nouveau cahier des clauses et conditions générales des marchés militaires uniformes pour les trois Services.

Sans doute, dit le rapport de la Sous-Commission qui fut chargée de la rédaction de ce nouveau cahier, les constructions que ces trois Services ont à créer et à entretenir doivent satisfaire à des conditions différentes, et il serait excessif de chercher à uniformiser d'une manière absolue leur mode de procéder; mais, si chacun des Services doit être chargé de présenter séparément à la sanction ministérielle des règlements de détail, il y a avantage à subordonner ceux-ci à des principes communs régissant : 1° le mode de passation et les conditions générales des marchés; 2° les relations à établir entre le service constructeur et les entrepreneurs pour l'exécution de la comptabilité et le paiement des travaux. »

Le décret du 27 avril 1889, complété par l'Instruction ministérielle du 13 novembre 1889, a édicté les principes communs qui régissent aujourd'hui les trois grands Services de Constructions militaires. Nous n'insistons, d'ailleurs, pas sur les clauses de ce Cahier des charges commun qui sortent du cadre de cette étude. Disons seulement qu'il porte en ses articles 3 et 4 que : « Les travaux de constructions militaires seront exécutés à l'entreprise ou en régie directe et que, dans le cas d'exécution des travaux à l'entreprise, les marchés seront à forfait sur devis et sur séries de prix. »

I. Service de l'Artillerie. — Ce Service a dans ses attributions :

Les ateliers de construction indépendants de Vernon, de Puteaux, de Tarbes, d'Avignon et d'Angers;

La fonderie de Bourges;

L'école de pyrotechnie de Bourges;

La poudrerie du Bouchet;

Les manufactures d'armes;

Le dépôt central de l'Artillerie;

Les sous-inspections des forges;

Les directions territoriales d'artillerie;

Les Écoles d'artillerie en ce qui concerne les Commissions d'expériences et le matériel disponible.

Les Directions d'Artillerie, au nombre de 26, sont spécialement chargées de tous les travaux qui intéressent la défense et le Service de l'Artillerie. A la tête de chacune d'elles est un directeur, qui est un colonel ou un lieutenant-colonel. Ces directeurs exercent, en ce qui concerne les travaux à entreprendre dans leur Service, les attributions définies par les articles 4 et 6 de la loi du 16 mars 1882 sur l'administration de l'armée. Ils donnent des instructions pour la préparation des projets sur lesquels ils consignent leur avis; ils transmettent les ordres du Ministre et en surveillent l'exécution; vérifient les écritures et les comptes, et s'assurent que toutes les dépenses effectuées sont régulières, et que les travaux sont exécutés conformément aux projets approuvés.

Au-dessous d'eux, un officier désigné par le Ministre, sur leur proposition, est chargé de la présentation des projets et de l'exécution des travaux. Cet officier peut déléguer à des chefs de chantiers choisis parmi les officiers mis à sa disposition, la conduite et la surveillance des travaux qu'il ne dirige pas lui-même, et il place sous les ordres de cet officier le personnel secondaire qu'il juge nécessaire. Ce personnel secondaire est formé :

Des gardiens de batteries divisés en deux classes : 2e classe; 1re classe ;

Des ouvriers d'état, divisés en deux classes : 2e classe ; 1re classe ;

Des contrôleurs d'armes divisés en cinq classes : 3e classe; 2e classe; 1re classe; principaux de 2e classe; principaux de 1re classe ;

Des gardes d'artillerie divisés en cinq classes : 3e classe ; 2e classe ; 1re classe ; principaux de 2e classe; principaux de 1re classe.

Les *gardiens de batterie* sont pris parmi les sous-officiers d'artillerie ayant au moins sept ans de service, et particulièrement parmi ceux qui, ne pouvant satisfaire complètement aux conditions exigées pour l'admission aux emplois de gardes d'artillerie, se recommandent néanmoins par leur zèle et leurs bons services. La classe n'implique qu'une augmentation de traitement. Ils sont commissionnés par le Ministre

de la Guerre et ont rang d'adjudants. Ils passent de la 2e classe à la 1re classe après trois ans de service dans celle-là. Cependant des gardiens de 1re classe peuvent être directement pris parmi les maréchaux de logis chefs et sergents-majors qui seraient jugés capables d'en remplir les fonctions et satisferaient aux conditions d'ancienneté énoncées précédemment, ainsi que parmi les adjudants qui en feraient la demande. L'avancement, la rétrogradation et la cassation de ces agents relèvent du Ministre de la Guerre. Les gardiens de batteries sont dûment assermentés, et leurs procès-verbaux font foi jusqu'à inscription de faux.

Les *ouvriers d'état* sont choisis parmi les sous-officiers d'artillerie comptant au moins six ans de service et particulièrement parmi ceux des compagnies d'ouvriers. Ils sont nommés par le Ministre de la Guerre. La classe n'implique qu'une augmentation de traitement. Les ouvriers de 2e classe passent à la 1re classe au bout de trois ans de service dans leur emploi. Cependant les ouvriers d'état de 1re classe peuvent être pris directement parmi les maréchaux des logis chefs et les adjudants remplissant les conditions d'ancienneté énoncées précédemment. Les ouvriers d'état ont rang d'adjudants, et ceux de 1re classe concourent pour les emplois de garde d'artillerie de 2e classe. Leur avancement, leur rétrogradation ou leur cassation relèvent du Ministre de la Guerre, après proposition hiérarchiquement transmise par le chef de la direction dont ils relèvent.

Les *contrôleurs d'armes* de 3e classe sont pris parmi les ouvriers immatriculés des manufactures d'armes et exclusivement parmi les chefs armuriers de 1re classe des corps de troupes de toutes armes pour le Service des directions d'Artillerie. Les contrôleurs de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe ayant au moins trois ans de grade, moitié au choix, moitié à l'ancienneté. Les contrôleurs de 1re classe sont pris parmi ceux de 2e classe ayant au moins trois ans de grade, deux tiers au choix et un tiers à l'ancienneté. Les contrôleurs principaux de 1re et de 2e classe sont pris parmi les contrôleurs de la classe immédiatement inférieure, ayant au moins deux ans de grade, tous au choix.

Les *gardes d'artillerie* ont rang d'officiers et sont nommés

par décret. Ils sont pris parmi les sous-officiers des troupes de l'arme et les ouvriers d'état de 1re classe qui satisfont aux conditions exigées par un concours dont le programme est fixé par décret. Les candidats admis sont nommés à la 3e classe. Ils passent à la 2e classe après trois ans de service, moitié au choix et moitié à l'ancienneté. Les gardes de 1re classe sont pris parmi ceux de 2e classe ayant au moins trois ans de grade, deux tiers au choix et un tiers à l'ancienneté ; les gardes principaux de 1re et de 2e classe sont nommés tous au choix parmi les gardes de la classe immédiatement inférieure ayant au moins deux ans de grade.

Dans l'exécution des travaux, le chef de service est responsable de la bonne exécution, de la conformité des travaux aux devis et de la sincérité des dépenses accusées pour chaque ouvrage. Les agents chargés de la conduite ou de la surveillance sont responsables, vis-à-vis des chefs de service de l'exécution des ordres reçus et de l'exactitude des écritures certifiées. Par application des articles 11 et 13 de la loi du 16 mars 1882, les directeurs et les chefs de service peuvent être rendus responsables, même pécuniairement, des dépenses et des travaux qu'ils auraient ordonnés ou autorisés en dehors des instructions du Ministre.

Des agents spéciaux comptables sont affectés au Service de l'Artillerie pour effectuer le paiement des dépenses afférentes aux travaux, quand elles ne sont pas acquittées par ordonnances ou mandats de paiement. Ils reçoivent à cet effet des avances de l'emploi desquelles ils justifient conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité du département de la Guerre.

III. Service du Génie. — Ce Service a dans ses attributions :

La Direction du Génie ;
Les Écoles du Génie ;
La brigade topographique ;
Le Service des Cuirassements ;
Le dépôt des fortifications et ses services annexes ;
La galerie des plans en relief ; dépôt des instruments de précision ;

La Commission des communications par voie aérienne;
L'Établissement d'Aérostation militaire.

Les travaux du Service du Génie et, notamment, ceux du Service dans les places appartiennent aux Directions du Génie qui sont réparties, au nombre de 41, entre les divers corps d'armée. A la tête de chaque direction est placé un colonel du Génie, qui a le titre de directeur du Génie. Les fonctions et le rôle des directeurs dans les travaux du Service dans les places ont été particulièrement indiqués par l'Instruction ministérielle du 13 novembre 1889.

Les directeurs du Génie exercent une surveillance permanente sur toutes les opérations qui concernent la préparation et l'exécution des travaux. Ce sont eux qui donnent des instructions pour la préparation des projets et y consignent leur avis. Ils transmettent les ordres du Ministre et en surveillent l'exécution. Ils vérifient les écritures et les comptes; ils s'assurent que toutes les dépenses effectuées sont régulières et que les travaux sont exécutés conformément aux projets approuvés. Ils peuvent être rendus responsables, même à titre pécuniaire, des dépenses des travaux qu'ils auraient ordonnés ou autorisés en dehors des instructions du Ministre. A moins de circonstances exceptionnelles, ils font au moins deux tournées par an dans les places et ports de leur direction, afin de s'assurer de la bonne marche du service général. Ils vérifient notamment les écritures et les comptes, et s'assurent que toutes les dépenses qu'ils sont chargés d'ordonnancer ou d'approuver sont régulières. Quand l'exécution des travaux présente des difficultés qui ne permettent pas de se conformer exactement à toutes les dispositions arrêtées, ils prononcent sur celles de ces difficultés qui n'entraînent que des modifications de détail et n'exigent point de nouvelles allocations de fonds, mais ils prennent les ordres du Ministre à l'égard de toutes les autres. Ils veillent d'une manière particulière à ce que le Ministre soit toujours immédiatement informé de toute cause de dépassement des fonds alloués, aussitôt qu'elle a été constatée. Si, par suite de circonstances de force majeure, les travaux de l'exercice ne peuvent être achevés le 31 décembre, ils peuvent, sur le rap-

port du chef du Génie, prononcer, en ce qui concerne leur achèvement, la prolongation de l'exercice jusqu'au 31 janvier suivant, mais on doit s'efforcer, en cours d'exercice, de pousser les travaux assez activement pour n'être obligé de recourir à cette faculté de prolongation qu'à titre tout à fait exceptionnel.

Dans chaque place les projets sont étudiés et les travaux sont exécutés d'après les ordres d'un officier, sous la direction la surveillance et la responsabilité de cet officier qui a le titre de *chef du Génie*. Son service constitue une *chefferie*. Il y en a 115, entre les territoires militaires de France, d'Algérie et de Tunisie.

Chaque chefferie comprend :

Un chef du Génie ;

Des officiers en sous-ordre ;

Des adjoints du Génie ;

Un personnel subalterne d'ouvriers d'état, de caserniers et de portiers-consignes.

Le chef du Génie est responsable de la bonne exécution des travaux, de leur conformité aux projets approuvés et de la sincérité des dépenses accusées. Comme pour le Service de l'Artillerie, il peut être rendu responsable, même pécuniairement, des dépenses et des travaux qu'il aurait autorisés ou ordonnés en dehors des ordres ministériels. C'est lui qui répartit les différents chantiers entre les officiers dont il se fait aider dans la conduite des travaux, qui donne à ces officiers connaissance de tout ce qui se rapporte aux ouvrages dont ils sont chargés, des marchés passés pour leur exécution et qui les met ainsi en mesure de tenir la comptabilité des dépenses qu'ils surveillent.

Ces officiers en sous-ordre sont responsables, vis-à-vis du chef du Génie, de l'exécution des ordres qu'ils ont reçus et de l'exactitude des écritures qu'ils ont certifiées.

Les *adjoints du Génie* jouent, dans les travaux militaires vis-à-vis des officiers, à peu près le même rôle que les conducteurs vis-à-vis des ingénieurs dans les travaux civils. Ils sont choisis parmi les sous-officiers des troupes de l'arme, qui satisfont aux conditions d'un concours fixé par décret. Ils

sont assermentés et ont rang d'officier. Leur nomination est faite par décret. Ils sont divisés en cinq classes :

Adjoints de 3e classe ;
— de 2e classe ;
— de 1re classe ;
— principaux de 2e classe ;
— principaux de 1re classe.

Mais cette classification, comme pour les conducteurs des Ponts et Chaussées, n'implique qu'une augmentation de traitement. Les adjoints de 2e classe sont pris parmi ceux de 3e classe comptant, au moins, trois ans de grade, moitié au choix et moitié à l'ancienneté. Les adjoints de 1re classe sont pris parmi ceux de 2e classe comptant, au moins, trois ans de grade, deux tiers au choix et un tiers à l'ancienneté. Les adjoints principaux de 1re et de 2e classe sont nommés tous au choix parmi les adjoints de la classe immédiatement inférieure ayant au moins deux ans de grade. Les adjoints du Génie exercent, pour l'exécution des travaux, sous la direction des officiers, une surveillance de détail, qui porte spécialement sur la bonne confection des ouvrages et sur l'emploi des ouvriers travaillant à la journée. Les adjoints doivent demeurer en permanence aux chantiers qui leur sont attribués depuis l'appel des ouvriers jusqu'à leur départ. En outre, dans chaque chefferie, il est établi une gérance permanente dirigée, sous l'autorité du chef du Génie, par un adjoint, qui a pour mission d'effectuer le paiement des dépenses afférentes aux travaux, quand elles ne sont pas acquittées par ordonnances ou mandats de paiement. Le gérant reçoit, à cet effet, des avances, de l'emploi desquelles il justifie conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité du département de la Guerre. Chaque gérant reçoit, si l'importance des paiements effectués le comporte, une indemnité dont le taux, fixé par décision ministérielle, est en rapport avec le montant desdits paiements. Conformément aux dispositions de l'article 174 du Règlement du 3 avril 1869, les paiements à effectuer par les gérants doivent être exclusivement limités aux dépenses qui, par leur peu d'importance ou leur nature, ne sauraient donner lieu à des

ordonnancements directs et qui, se soldant immédiatement, ne sont pas susceptibles d'opposition.

En dehors des adjoints du Génie, un certain nombre de sous-officiers stagiaires, déterminé par le Ministre de la Guerre selon les besoins du service, peuvent être attachés à l'état-major du Génie et être employés dans les travaux militaires à titre de sous-officiers auxiliaires. Ces sous-officiers sont choisis exclusivement parmi les sous-officiers des troupes du Génie proposés pour adjoints aux inspections générales. Ils sont mis hors cadres et remplacés à leurs corps. Ceux qui, après le temps de stage déterminé par le Ministre, ne remplissent pas les conditions d'aptitude professionnelle nécessaires pour être promus adjoints du Génie de 3e classe sont renvoyés à leurs corps.

Le personnel subalterne, qu'on pourrait appeler le personnel des agents inférieurs du Génie, est formé par :

Les ouvriers d'état ;
Les portiers-consignes ;
Les caserniers.

Les *ouvriers d'état* sont pris, comme dans le Service d'Artillerie, parmi les sous-officiers du Génie ayant au moins six ans de service dont trois comme sous-officiers, possédant une certaine instruction et étant en état de diriger les ateliers de construction et de réparation du matériel. Ils ne forment qu'une classe.

Les *portiers-consignes* sont des agents assermentés dont les procès-verbaux font foi devant la justice jusqu'à preuve du contraire; ils sont divisés en trois classes et répartis par le Ministre de la Guerre entre les diverses places où leur présence est reconnue utile. Ils peuvent être pris comme suppléants pour surveiller les chantiers, s'ils sont reconnus aptes à ce travail, et dans le cas exceptionnel où il n'y a pas assez d'adjoints du Génie dans la place pour surveiller en permanence les détails de chaque chantier. Ils sont recrutés parmi les anciens militaires remplissant certaines conditions d'âge, d'instruction et de services.

Les *caserniers* sont chargés de veiller à tout ce qui intéresse la garde et la conservation des bâtiments et des objets

d'ameublement affectés au logement des troupes et des officiers. Ils doivent être capables de faire un service actif, savoir lire et écrire correctement et pouvoir justifier de leur moralité et de leur bonne conduite antérieures. Ils sont sous les ordres immédiats des chefs du Génie. Ils rendent compte néanmoins aux sous-intendants militaires de tout ce qui survient dans la distribution des logements, ainsi que de ce qui est relatif à la conservation des objets de casernement placés dans les attributions du service de l'intendance et déposés dans les casernes. Ils peuvent être employés, comme les portiers-consignes, comme surveillants suppléants aux travaux du Génie dans les places où le nombre des adjoints est insuffisant. Ils sont pris parmi les anciens militaires de terre et de mer qui jouissent d'une pension de retraite et ont au plus cinquante-six ans d'âge.

III. Service des Poudres et Salpêtres. — Ce Service comprend tous les établissements de fabrication et de dépôt des poudres militaires, qui sont ainsi répartis entre les divers Corps d'armée:

Gouvernement de Paris: Laboratoire central des Poudres et Salpêtres; poudrerie du Bouchet; poudrerie de Sevran-Livry;

Ier Corps: Poudrerie d'Esquerdes; raffinerie de salpêtre de Lille;

VIe Corps: Poudrerie de Saint-Ponce;

VIIIe Corps: Poudrerie de Vouges; École centrale de Pyrotechnie;

IXe Corps: Poudrerie du Ripault;

XIe Corps: Poudrerie du Pont-de-Bins; poudrerie du Moulin-Blanc;

XIIe Corps: Poudrerie d'Angoulême;

XVe Corps: Poudrerie de Saint-Chamas; raffinerie de salpêtre et de soufre de Marseille;

XVIIe Corps: Poudrerie de Toulouse;

XVIIIe Corps: Poudrerie de Saint-Médard; raffinerie de salpêtre de Bordeaux.

Ce Service est entièrement confié à un personnel spécial

qui constitue le *Corps des Ingénieurs des Poudres et Salpêtres*, et qui comprend actuellement :

1 inspecteur général de 1re classe ;
1 — de 2e classe ;
3 ingénieurs en chef de 1re classe ;
4 — de 2e classe ;
7 ingénieurs de 1re classe ;
7 — de 2e classe ;
12 sous-ingénieurs ;

Un nombre d'élèves ingénieurs proportionné aux besoins du service.

Ce corps est entièrement recruté parmi les élèves de l'École polytechnique admis par leur rang de sortie aux emplois civils et optant pour ce service. Ils entrent, à leur sortie de l'École, dans les établissements des Poudres et Salpêtres, avec le titre d'élèves ingénieurs, sont nommés sous-ingénieurs au bout de deux ans, et ne sont élevés d'un grade au grade supérieur qu'au bout de deux ans au moins de service dans le grade inférieur. Jusqu'au grade d'ingénieur de 2e classe, l'avancement est donné pour un tiers au choix et pour deux tiers à l'ancienneté. Pour les grades supérieurs il est donné exclusivement au choix. Leur nomination, leur avancement, leur mise en non-activité, par retrait ou suppression d'emploi, leur révocation sont faits par décret. Au point de vue de la retraite, des retenues, des traitements, des indemnités, des congés, etc., ils sont soumis à des règles à peu près semblables à celles des ingénieurs d'État des autres Services.

A côté de ce personnel directeur, il y a tout un personnel employé à l'exploitation des poudreries et raffineries qui comprend :

1° Des commis au nombre de 33, divisés en neuf classes :

Commis principaux de 1re classe ;
— 2e classe ;
— 3e classe ;
— 4e classe ;

Commis de 1re classe ;
— 2e classe ;
— 3e classe ;
— 4e classe ;
Commis auxiliaires ;

2° Des ouvriers d'état au nombre de 350, divisés en quinze classes :

Chefs ouvriers de 1re classe ;
— de 2e classe ;
— de 3e classe ;
— de 4e classe ;
— de 5e classe ;
— de 6e classe ;
Sous-chefs ouvriers de 1re classe ;
— de 2e classe ;
Brigadiers de 1re classe ;
— de 2e classe ;
Poudriers de 1re classe ;
— de 2e classe ;
Concierges de 1re classe ;
— de 2e classe ;
— de 3e classe.

Le premier personnel est spécialement employé aux bureaux et à la comptabilité, le second à la fabrication même. La division en classes ne représente qu'une division au point de vue budgétaire, et il faut au moins deux ans de grade pour passer d'une classe à l'autre. Il peut y avoir, en outre, un personnel auxiliaire recruté par les directeurs des établissements pour les besoins du service.

Quant aux fonctions des ingénieurs, elles sont les suivantes : dans chaque établissement, l'ingénieur du grade le plus élevé ou, à égalité de grade, le plus ancien, est le chef de cet établissement. Il est placé sous l'autorité immédiate du Ministre avec qui il correspond directement. Il a sous ses ordres tout le personnel de l'établissement et il est chargé de veiller à ce que chacun s'acquitte des fonctions et des attributions qui lui sont dévolues.

Il reçoit les ordres et instructions du Ministre concernant l'établissement et il en assure l'exécution. Il règle la répartition du service entre lui et les ingénieurs sous ses ordres. Il ordonne les travaux, et il conserve la direction supérieure de ceux qu'il ne s'est pas réservés. Il est ordonnateur secondaire du département de la Guerre pour les dépenses du personnel et du matériel relatives au Service des Poudres et Salpêtres.

Les ingénieurs, sous-ingénieurs et élèves ingénieurs dirigent les travaux de toutes natures sous l'autorité du chef de l'établissement. Ils ont, à cet effet, sous leurs ordres immédiats, les divers personnels et les ouvriers affectés au Service qui leur est attribué. Dans les divers établissements, il y a un conseil composé :

Du chef de l'établissement, président ;

Des ingénieurs, sous-ingénieurs et élèves ingénieurs, attachés d'une manière permanente à l'établissement ;

D'un agent spécial, secrétaire.

Cet agent spécial est un commis et n'a pas voix délibérative.

La direction générale du Service est confiée, sous l'autorité supérieure du Ministre de la Guerre, aux inspecteurs généraux des Poudres et Salpêtres et au *Comité consultatif des Poudres et Salpêtres*.

Les inspecteurs généraux sont chargés de l'inspection permanente des établissements dirigés par les ingénieurs des Poudres et Salpêtres. Ils remplissent, en outre, les fonctions administratives qui peuvent leur être attribuées par le Ministre de la Guerre. Chaque établissement est visité une fois par an au moins par l'inspecteur général désigné, et aux époques déterminées par le Ministre de la Guerre. L'inspecteur général qui a fait l'inspection rend compte directement au Ministre du résultat, en ce qui concerne l'installation des poudres et raffineries, les procédés de fabrication et la marche générale du Service. Les directeurs des établissements lui remettent des notes sur les divers personnels et, s'il y a lieu, des propositions pour l'avancement ou pour des récompenses. L'inspecteur général les annote et les transmet au Ministre avec ses propres propositions.

Le *Comité consultatif des Poudres et Salpêtres*, créé par le décret du 13 novembre 1873, se compose :

Du Président du Comité d'Artillerie, président ;

De 2 officiers généraux de l'Artillerie de terre ;

De 1 officier général ou supérieur de l'Artillerie de Marine ;

De 1 membre de l'Académie des Sciences ;

Du directeur général des Contributions indirectes ;

D'un inspecteur général des Ponts et Chaussées ou des Mines ;

Des 2 inspecteurs généraux des Poudres et Salpêtres ;

De 1 ingénieur en chef du Service des Poudres et Salpêtres, remplissant les fonctions de secrétaire avec voix consultative.

En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Ce Comité se réunit au moins une fois par mois. Il donne son avis sur toutes les questions administratives ou techniques relatives au Service des Poudres dont le Ministre de la Guerre le saisit de sa propre initiative, ou sur la demande des Ministères intéressés. Il est consulté sur les désaccords survenus entre les Services intéressés.

IV. SERVICE GÉOGRAPHIQUE DE L'ARMÉE. — Il faut ajouter à ces trois Services, un Service récemment fondé, bien qu'il n'intéresse qu'indirectement les Travaux publics, le *Service géographique de l'Armée.* Ce Service, créé par notre illustre et regretté compatriote, le général Février, a pour objet les études et recherches scientifiques relatives à la géodésie, la publication et mise à jour de la carte de France, la cartographie étrangère, la constitution des approvisionnements de cartes de mobilisation, les levés de précision des environs des places fortes. Ce Service, qui est autonome, et qui est dirigé par un officier général, comprend quatre sections à la tête desquelles est un officier supérieur.

1° Géodésie et astronomie ;

2° Levées de précision ;

3° Topographie ;

4° Cartographie.

En outre, il y a un bureau relatif à la comptabilité du Service.

Par ses travaux de levées de précision et de topographie il peut intéresser tout spécialement tous ceux qui s'occupent d'opérations géodésiques.

II. **Marine.** — Beaucoup de travaux intéressent également la défense de nos côtes et, par suite, le Ministère de la Marine, soit qu'ils ne puissent être faits sans l'autorisation de ce Ministère, soit qu'ils incombent directement à l'Administration de la Marine même.

Nous ne parlerons pas des travaux de la première catégorie. Ce sont les travaux mixtes dont nous avons longuement parlé à propos du Ministère de la Guerre, et que nous avons énumérés tout au long en réunissant ceux qui intéressent la Marine à ceux qui n'intéressent que la Guerre. C'est la même procédure, ce sont les mêmes autorisations, et c'est la même surveillance qui intéressent le Service spécial de ces travaux.

Les travaux de la deuxième catégorie sont ceux qui concernent : les ports militaires, les rades, les arsenaux, les bassins, canaux, côtes, quais, digues, forts, les batteries en mer, les bagnes, magasins, ateliers, hangars, casernes, hôpitaux, les phares, etc..., etc..., et les travaux des constructions navales.

Auprès du Ministre de la Marine est un Conseil spécial qui l'éclaire et lui donne ses avis sur les travaux de ce genre. C'est le *Conseil des Travaux de la Marine*. Il fut créé par ordonnance royale des 10 février-31 mars 1831, et, depuis cette époque, ses attributions n'ont cessé d'être augmentées. Il est chargé de donner son avis sur toutes les affaires qui lui sont renvoyées et qui ont pour objet :

1° L'examen des mémoires, rapports, plans, devis estimatifs, tarifs de main-d'œuvre et autres, relatifs aux constructions navales, au matériel de l'Artillerie, aux ouvrages hydrauliques et bâtiments civils, et, enfin, tous les travaux à exécuter dans les arsenaux maritimes, ainsi que dans les autres établissements appartenant à la Marine, tant en France que dans les colonies;

2° La préparation des règlements nécessaires pour l'exé-

cution des travaux de tout genre qui se rapportent à la construction, à l'installation et à l'armement des bâtiments de l'État;

3° L'examen préparatoire des affaires destinées à être soumises à la Commission mixte des Travaux publics;

4° L'examen des mémoires et rapports adressés au Ministre par les officiers de la Marine, du Génie maritime, de l'Artillerie et par les ingénieurs des Constructions hydrauliques; sur les questions d'art relatives à ces diverses branches de Service, etc...

Tout le Service concernant ces travaux est centralisé au Ministère de la Marine à la Direction du Matériel. Cette direction comprend trois bureaux : l'un s'occupant de tout ce qui concerne les constructions navales, un autre de tout ce qui concerne les approvisionnements généraux et les affrétements, et le troisième plus spécialement chargé de tout ce qui concerne les travaux hydrauliques et bâtiments civils de la Marine. Ce dernier bureau a notamment dans ses attributions : la présentation à l'approbation du Ministre des plans et devis des ouvrages fondés à la mer, ainsi que des édifices, voies de communication et travaux divers concernant les immeubles de la Marine en France et hors de France; — la construction et l'entretien de ces ouvrages; — l'achat, la location et l'administration des immeubles de la Marine; — le curage des ports militaires en France et de leurs rades; — le Service de propreté des arsenaux; — la construction, l'entretien, la surveillance et l'éclairage des phares dépendant de la Marine militaire; — la construction et l'entretien des ports sémaphoriques et des lignes télégraphiques de la Marine; — l'éclairage des voies de communication des établissements de la Marine; — l'éclairage et le mobilier des casernes, des écoles à terre, des ports, bureaux, corps de garde, ports électro-sémaphoriques et hôtels, et les illuminations à l'occasion des fêtes publiques; — la solde des chefs contremaîtres, contremaîtres, ouvriers et journaliers dépendant des directions des travaux hydrauliques; — les marchés pour les travaux à l'entreprise et pour les achats de matériaux et d'apparaux destinés aux travaux définis ci-dessus; — l'instruction des affaires mixtes concernant les ouvrages projetés sur le littoral maritime; — les

enquêtes nautiques ; — la préparation des instructions à donner à l'inspecteur général des travaux maritimes pour ses missions ; — l'examen et le classement des rapports divers, avis et délibérations des Conseils et Services techniques relatifs aux plans des travaux précités ; — la préparation des éléments constitutifs du budget pour toutes les dépenses afférentes au Service de ce bureau.

Quant à l'organisation du Service, elle est réglée de la manière suivante :

Dans chacun des cinq arrondissements de la Marine militaire, le préfet maritime a la haute main sur les travaux hydrauliques et les travaux des bâtiments civils de la Marine auxquels il donne l'impulsion. Pour ces divers travaux, chaque arrondissement possède, en outre, un directeur de travaux, ayant sous ses ordres des ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés auprès du Ministre de la Marine ou des officiers du Génie maritime et des conducteurs des travaux de la Marine.

Actuellement, d'après l'*Annuaire de 1896 du Ministère des Travaux publics*, il y a 15 ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés ainsi au Ministère de la Marine, répartis de la manière suivante :

2 inspecteurs généraux au Ministère même : 1 inspecteur général de 1re classe, chargé de l'inspection générale des travaux hydrauliques ; 1 inspecteur général de 2e classe, adjoint à l'inspection générale des travaux hydrauliques ;

3 ingénieurs au port de Brest : 1 ingénieur en chef, 2 ingénieurs ordinaires ;

3 ingénieurs au port de Cherbourg : 1 ingénieur en chef, 2 ingénieurs ordinaires ;

2 ingénieurs au port de Lorient : 1 ingénieur en chef, 1 ingénieur ordinaire ;

2 ingénieurs au port de Rochefort : 1 ingénieur en chef, 1 ingénieur ordinaire ;

3 ingénieurs au port de Toulon : 1 ingénieur en chef, 2 ingénieurs ordinaires.

En dehors de ces fonctionnaires des Ponts et Chaussées détachés à la Marine pour les travaux hydrauliques, il y a un

service spécialement chargé des travaux techniques de la Marine, le Service hydrographique de la Marine, dont nous devons dire quelques mots.

Ce *Service hydrographique* comprend :

1° La préparation, l'exécution et la centralisation des travaux de levés faits par la Marine nationale ;

2° Les observations relatives aux marées, au magnétisme, à la météorologie et à la physique générale ;

3° Les instructions nautiques ;

4° L'utilisation et la publication de tous les documents précités et de ceux du même ordre provenant de l'Étranger qui pourraient servir à les compléter ;

5° La direction des ateliers servant à la publication de ces documents ;

6° L'examen, l'acquisition, la conservation des instruments nautiques et hydrographiques ;

7° Les achats de livres ou documents utiles au Service, le classement et la conservation des Archives scientifiques et de la Bibliothèque ;

8° La répartition et l'envoi des documents publiés ou acquis par le Service, ainsi que des instruments hydrographiques et nautiques, à bord des navires de l'État, ou dans les ports, ou dans les colonies, et la délivrance des documents publiés par le Service aux concessionnaires en vue de leur vente, et, enfin, le retrait ou la condamnation de tous documents ou instruments reconnus défectueux.

Ce Service se divise en sept sections techniques :

1° Section de l'hydrographie générale ;

2° Section des côtes de France ;

3° Section des cartes et archives ;

4° Section des instructions nautiques.

5° Section des instruments scientifiques, chronomètres et marées ;

6° Section des instruments nautiques ;

7° Section de la météorologie nautique.

Il comprend, en outre, tout un Service administratif.

A la tête du Service hydrographique est un officier général de la Marine, chef du Service. Il a la direction supérieure

du Service, reçoit directement les ordres du Ministre et a seul la correspondance avec lui ; il est chargé de la direction générale des travaux hydrographiques répartis entre les sept sections, de la police de l'établissement, et il propose les mesures qu'il juge utiles pour sa sûreté. Il a la direction de l'administration, la garde et la surveillance des Archives et de la Bibliothèque. Il communique directement avec les bureaux hydrographiques étrangers, avec le Service des plans, le Bureau central météorologique et l'Observatoire. Il communique avec les préfets maritimes, les chefs du Service, les commandants à la mer, etc., par l'intermédiaire du Ministre. Il propose au Ministre les nominations des ingénieurs, chefs des sections et des officiers de Marine attachés au Service hydrographique, règle la répartition des travaux entre ces officiers et fait des propositions pour l'avenir des missions hydrographiques et pour le personnel qui doit les composer. Il préside le Comité hydrographique, le Conseil d'Administration, propose au Ministre les nominations permanentes ou temporaires des membres du Comité, désigne les officiers ou ingénieurs qui font partie de la Commission de recettes, ainsi que ceux qui pourraient être appelés à étudier une question technique spéciale. Il adresse au Ministre la liste des questions à soumettre à l'examen du Comité hydrographique ; il lui transmet les avis exprimés par le Comité sur ces différentes questions, en indiquant la suite qui peut leur être donnée touchant l'exécution. Il ordonne les simples travaux d'entretien de l'établissement qui ont un caractère d'urgence, mais prend les ordres du Ministre lorsqu'il s'agit d'une grosse réparation ou d'un ouvrage neuf. Comme président du Conseil d'Administration, il fait établir, tous les ans, le budget spécial du Service hydrographique ; il consulte, à cet effet, l'ingénieur en chef et les divers chefs de section sur les besoins du Service, et, dans le courant de l'année, il surveille les dépenses de façon à les maintenir dans les prévisions du budget. Il adresse, chaque année, avant le 1er novembre, au Ministre, les bulletins des notes individuelles, relatives au personnel des officiers de Marine attachés à l'établissement, des ingénieurs hydrographes et au personnel administratif. Il admet ou renvoie les employés auxi-

liaires et fixe leur salaire suivant le tarif adopté. Au commencement de chaque année, il se fait remettre par chaque chef de section un rapport détaillé sur le travail exécuté dans sa section, ainsi que sur les améliorations qu'il jugerait utile d'y introduire. Il présente au Ministre un rapport d'ensemble sur le Service hydrographique accompagné du rapport particulier sus-mentionné.

Il reçoit et transmet au Ministre les demandes de permission d'absence de plus de quinze jours, et il fait tenir par le chef du bureau administratif l'enregistrement, à l'arrivée et au départ, de la correspondance et des documents concernant le Service hydrographique.

Pour le seconder dans la direction générale du Service, il a un ingénieur en chef hydrographe, sous ses ordres, qui le remplace en cas d'absence, et est spécialement chargé de contrôler les sections : de l'hydrographie générale, des côtes de France, des cartes et archives, des instruments scientifiques, chronomètres et marées. Le personnel de ces quatre sections est directement sous les ordres de l'ingénieur en chef hydrographe qui rend compte au chef du Service hydrographique de tous les travaux faits dans ces quatre sections et l'informe de toutes les modifications qu'il y aurait lieu d'y introduire pour leur bon fonctionnement.

A la tête de chacune de ces quatre sections précitées est un ingénieur hydrographe nommé par le Ministre sur la proposition de l'officier général, chef du Service hydrographique.

A la tête de chacune des trois autres sections est un officier de Marine. Sous les ordres de ces chefs de section se trouve tout un personnel supérieur d'ingénieurs, de sous-ingénieurs et d'officiers de Marine détachés au Service hydrographique et un personnel subalterne de dessinateurs, commis, photographes, et d'ouvriers employés à la confection des cartes et ouvrages. Le nombre et les attributions de ce personnel attaché aux sections techniques du Service sont réglés d'après les besoins du Service.

Nous n'insistons pas sur les fonctions des diverses sections techniques du Service hydrographique dont le nom seul indique le rôle. Seule la section de l'hydrographie générale intéresse plus particulièrement les Travaux publics en ce

qu'elle centralise tous les résultats des levés exécutés par les ingénieurs ou les officiers. C'est ainsi que l'ingénieur hydrographe, chef du Service de l'hydrographie générale, a notamment dans ses attributions: la surveillance de ce travail de rédaction dans les levés faits par la Marine (sauf ceux dépendant de la section des côtes de France), la tenue des cahiers de calcul et des cahiers de rédaction conformément aux Instructions ministérielles. C'est lui qui doit mettre les ingénieurs et les officiers au courant des procédés rapides de construction, en leur laissant toutefois la responsabilité de leur œuvre. L'ingénieur hydrographe, chef du Service des côtes de France, a les mêmes attributions, mais spécialement limitées aux côtes de France, d'Algérie et de Tunisie. Il publie notamment une table des points principaux du littoral, résultant de la triangulation et rapportés à la méridienne et à la perpendiculaire, centralise les rapports des Commissions nautiques, veille à leur publication et examine les questions relatives aux mouvements du littoral et aux courants:

Le Service administratif est assuré par:
Un chef de bureau administratif;
Un sous-chef;
Un garde-magasin;
Un bibliothécaire;
Des commis.

Le chef du bureau administratif, assimilé à un chef de bureau du Ministère de la Marine, est chargé de la préparation des marchés concernant le Service hydrographique, de la vérification et de l'enregistrement des factures et autres pièces de comptabilité, de la tenue des matricules et, en général, de toutes les opérations administratives auxquelles peut donner lieu ce Service.

Ajoutons, enfin, pour terminer ce qui est relatif au Service hydrographique, que le décret du 21 octobre 1890, qui l'a réorganisé, a institué :

1° Un *Conseil d'administration*, chargé d'examiner toutes les questions administratives concernant le Service et composé:

De l'officier général, chef du Service hydrographique, président;

De l'ingénieur hydrographe en chef (ou, en son absence, de l'ingénieur hydrographe de 1re classe le plus ancien).

De l'officier supérieur de la Marine, chef du Service des Instructions nautiques ;

Du chef du bureau administratif;

2° Un *Comité hydrographique* appelé à donner son avis sur toutes les questions qui sont déférées à son examen par le Ministre et par l'officier général, chef du Service hydrographique, sur l'utilité et le degré d'urgence de la rédaction et de la publication des documents hydrographiques, sur l'appréciation des divers travaux à exécuter, sur la suppression des documents devenus dangereux pour la navigation, sur l'acceptation des planches livrées par les graveurs.

Ce Comité est composé :

De l'officier général, chef du Service hydrographique, président;

De 2 ingénieurs hydrographes désignés par le Ministre, sur la proposition de l'officier général, chef du Service hydrographique ;

De l'officier supérieur de la Marine, désigné par le Ministre, sur la proposition de l'officier général, chef du Service hydrographique;

De l'officier supérieur de la Marine, chef du Service des Instructions nautiques.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par un sous-ingénieur hydrographe, qui n'a pas voix délibérative, ou par un lieutenant de vaisseau désigné à cet effet.

En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Les ingénieurs hydrographes et l'officier supérieur de la Marine désignés par le Ministre pour faire partie du Comité hydrographique sont remplacés après deux années d'exercice. Tels sont, rapidement exquissés, l'organisation et le rôle du Service hydrographique que les chefs d'état-major des arrondissements maritimes doivent, d'après le décret récent du 14 décembre 1895, tenir constamment au courant de toutes les modifications qui surviennent dans les eaux du littoral et de tous les renseignements hydrographiques qui concernent leur arrondissement

Enfin, la construction, la réparation et l'entretien des vaisseaux sont exclusivement confiés aux ingénieurs des constructions navales.

Les ingénieurs des Constructions navales et les ingénieurs hydrographes sont recrutés parmi les élèves de l'École polytechnique sortis dans un rang donnant droit aux emplois civils. Ils font à leur sortie un stage de deux ans à l'École d'application des Constructions navales.

Quant aux adjudications des travaux de la Marine, elles se font comme les autres adjudications de travaux exécutés pour le compte de l'État, et elles sont soumises au cahier spécial des charges, clauses et conditions des travaux hydrauliques et bâtiments civils de la Marine.

CHAPITRE V

SERVICE DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Les travaux qui dépendaient du Ministère de l'Intérieur étaient autrefois très nombreux. Ils se réduisent aujourd'hui à fort peu de chose. Il faut, cependant, citer la centralisation du Service vicinal et le Contrôle des travaux qui concernent: les prisons, les établissements départementaux d'aliénés, les maisons centrales de détention, les manufactures de l'État.

I. **Centralisation du Service vicinal.** — C'est au Ministère de l'Intérieur, à la Direction de l'Administration départementale et communale qu'est centralisé le Service vicinal. Pour aider le Ministre de ses avis dans toutes les questions intéressant ce Service, un Comité a été institué auprès de lui par le décret du 9 juillet 1879, dit *Comité consultatif de la Vicinalité*. Ce Comité est composé :

Du Ministre de l'Intérieur, président ;

Du Directeur de l'Administration départementale et communale, vice-président ;

De 6 membres du Corps des Ponts et Chaussées ;

De 5 agents voyers en chef ;

Des 2 chefs de bureau du Ministère, chargés l'un de la voirie urbaine, vicinale et rurale, et l'autre de la construction et de la comptabilité des chemins vicinaux.

Un sous-chef de bureau et un rédacteur du Ministère sont adjoints au Comité comme secrétaire et secrétaire adjoint.

En dehors de ce Comité qui n'est consulté que pour les

affaires de haute importance un sous-comité, dit *Sous-Comité technique de la Vicinalité*, a été institué par l'arrêté du 13 novembre 1885. Modifié par l'arrêté du 31 décembre 1888, il se compose : de 7 membres du Comité consultatif de la Vicinalité dont un est pris pour président, et des 2 chefs de bureau qui sont à la tête du bureau de la voirie urbaine et de la construction des chemins vicinaux. Le Sous-Comité technique de la Vicinalité s'occupe de toutes les questions qui intéressent d'une manière générale le Service vicinal. Il a notamment dans ses attributions :

1° Les procès-verbaux de visite des ponts métalliques et des ponts suspendus ;

2° L'examen des projets d'ouvrages d'art importants, soit qu'il les examine en première présentation ou qu'il les approuve ou les rejette définitivement après que les corrections qu'il a indiquées ont été faites ;

3° L'examen de la totalité des projets présentés par le département, pour la constitution du programme annuel des travaux à subventionner par l'État, soit qu'il les examine en première présentation, soit qu'il les approuve ou rejette définitivement après que les modifications qu'il a indiquées ont été faites ;

4° L'examen des projets de travaux de réparation, qui reçoivent des subventions extraordinaires du Ministère de l'Intérieur, à la suite d'avaries causées par des orages, des inondations, ou autres causes diverses imprévues ;

5° La vérification de décomptes de travaux et d'examen de dépenses supplémentaires ;

6° Les affaires concernant la fixation des débouchés de ponts à établir sur les cours d'eau navigables ;

7° Les recours contentieux présentés au Conseil d'État contre des décisions de Conseils de préfecture en matière de travaux de voirie ;

8° Les affaires diverses, circulaires techniques aux agents du Service vicinal, questions de principes, interprétation du règlement, etc., etc.

En dehors de ces affaires qui incombent aux membres du sous-comité technique, ces membres sont chargés de faire des inspections des Services de la Vicinalité dans les dépar-

tements. A ce point de vue, les départements sont répartis en six circonscriptions dont chacune est attribuée à un des membres du Comité. Chacune de ces inspections donne lieu à un rapport détaillé rendant compte au Ministre des résultats constatés. Les conclusions en sont communiquées aux préfets et aux agents voyers. Ce système a établi entre l'Administration supérieure et les Services départementaux une sorte de collaboration qui a donné les résultats les plus heureux. En dehors des inspections régulières, des membres du Comité peuvent être accidentellement chargés de missions spéciales, afin de renseigner le Ministre de l'Intérieur sur les difficultés d'ordre vicinal dont la solution ne peut être étudiée que sur place.

Toutes les questions générales qui intéressent la vicinalité sont spécialement traitées dans deux bureaux de la Direction départementale et communale au Ministère de l'Intérieur.

Le premier s'occupe spécialement des questions contentieuses que soulèvent la voirie urbaine, vicinale et rurale; les ponts communaux à péage, les chemins vicinaux et ruraux, les rues, les expropriations pour cause d'utilité publique, le classement des voies appartenant à cette catégorie, les travaux mixtes, les alignements, acquisitions, échanges, aliénations et transactions, les distributions d'eau, de gaz et d'électricité, les recours contre les arrêtés préfectoraux, et le contrôle des actes préfectoraux, les droits de place et de stationnement, les taxes de balayage, les tramways, les marchés de gré à gré, les traités de concession, les conflits de pouvoirs, les recours pour excès de pouvoirs, les pourvois au contentieux devant le Conseil d'État, etc., etc.

Le second bureau s'occupe plus particulièrement des questions relatives à la construction et à la comptabilité des chemins vicinaux. Il a dans ses attributions :

Les travaux de construction et d'entretien des chemins vicinaux ; — la répartition des subventions et des avances faites par l'État en vue de l'achèvement de ces chemins ; — le contrôle de l'emploi de ces subventions et de ces avances ; — les rapports avec la caisse des chemins vicinaux ; — les subventions exceptionnelles en faveur des ouvrages d'art ; — les affaires diverses rentrant dans l'exécution des lois des

11 juillet 1868, 10 avril 1879, 12 mars 1880 et 30 décembre 1890; — la comptabilité des chemins vicinaux; — l'application du règlement général en ce qui concerne la comptabilité; — les comptes rendus annuels des opérations du Service vicinal; — les renseignements statistiques sur la vicinalité; — le personnel des agents voyers; — le Comité consultatif de la Vicinalité; — les inspections; — les rapports avec le Ministre de la Guerre pour la revision des cartes; — les chemins stratégiques.

Il faut, enfin, signaler un Service annexe au Ministère de l'Intérieur, celui de la *Carte de France et de la Statistique graphique* qui s'occupe de la carte de France dressée à l'échelle de 1/100.000 par le Service vicinal ainsi que de la statistique graphique du Ministère de l'Intérieur.

II. **Contrôle de certains travaux.** — La circulaire ministérielle du 5 mai 1852, qui fixait aux préfets la limite des pouvoirs qui leur étaient conférés par le décret de décentralisation du 25 mars 1852, disait : « Deux sortes de bâtiments resteront assujettis aux règles anciennes, savoir :

1° Les prisons départementales, toutes les fois que les plans proposés engagent la question de système pénitentiaire, quelle que soit la quotité de la dépense, qu'il s'agisse de construction totale, de construction partielle ou même de réparation, etc... La nécessité de maintenir, dans les prisons, l'uniformité du régime disciplinaire et, par suite, l'égalité du châtiment pénal justifie suffisamment cette exception;

2° Les asiles départementaux d'aliénés, quand les plans touchent au régime intérieur et au mode de traitement des malades, qu'il s'agisse d'un établissement entièrement nouveau ou de l'appropriation d'un quartier distinct d'hospice déjà établi... La nécessité d'appliquer au traitement des aliénés, dans les meilleures conditions possibles, les méthodes consacrées par l'expérience et les progrès de la science justifient suffisamment cette exception. »

Au point de vue des prisons et maisons centrales de détention, la loi qui régit aujourd'hui la matière est celle du 5 juin 1875. Dans son article 6, cette loi, s'occupant de l'état matériel des prisons et maisons centrales de détention, dit: « A l'avenir,

la reconstruction ou l'appropriation des prisons départementales ne pourra avoir lieu qu'en vue de l'application du régime prescrit par la présente loi. Les projets, plans et devis seront soumis à l'approbation du Ministère de l'Intérieur et les travaux seront exécutés sous son contrôle. »

Les départements restent maîtres et propriétaires des prisons départementales et pourvoiront aux réparations ordinaires selon les règles habituelles. Mais, quand la prison aura besoin d'un remaniement général, l'Administration aura le droit d'intervenir pour que l'installation soit en harmonie avec le régime nouveau pénitentiaire.

La nouvelle législation laisse aux Conseils généraux l'initiative de l'entreprise des travaux. Eux seuls apprécient la question de savoir s'il y a lieu à reconstruction ou à appropriation de prisons. Mais la nécessité des travaux une fois admise, toute liberté leur est enlevée. Outre qu'ils ne peuvent ordonner que des modifications conformes au système cellulaire qu'organise la loi, ils sont contraints, avant tout travail, de soumettre les plans au Ministre de l'Intérieur : celui-ci peut ne pas les accepter en bloc ou exiger des modifications. Toutefois, ce dernier pouvoir ne saurait aller jusqu'à lui permettre d'engager les finances départementales. Si les changements que réclame le Ministre doivent entraîner un surcroît de dépenses, le Conseil général pourra les refuser, et l'article 7 de la loi du 5 juin 1875 permet dans ce cas à l'État d'accorder des subventions au département dans la limite des ressources du budget. Les conditions d'obtention et la quotité de ces subventions sont déterminées par rapport à l'état financier des départements rangés en trois classes suivant le produit de leurs centimes additionnels.

Ce n'est pas non plus au Conseil général qu'appartient la surveillance de l'exécution des travaux. Cette surveillance appartient au Ministre seul qui la fera exercer par les agents de son choix. Ce droit de contrôle appartient au pouvoir central même en cas où l'État ne fournit aucune subvention. Cette dérogation aux principes ordinaires est suffisamment motivée par des considérations d'intérêt général, car le régime des prisons n'intéresse pas seulement le département, il soulève surtout des questions d'ordre public et gouvernemental.

Au sujet des travaux des maisons départementales d'aliénés, la législation en vigueur est celle de la loi du 18 juillet 1866 complétée par la loi du 18 août 1871. Depuis la loi du 30 juin 1838, les départements sont tenus d'avoir chacun un établissement d'aliénés ou de passer des contrats avec des établissements privés ou des établissements des départements voisins, afin d'assurer le traitement de ses malades. La construction, la réparation et l'entretien de ces hospices d'aliénés constituent des travaux départementaux; mais, les soins à donner aux aliénés intéressant au plus haut degré l'ordre public, il est naturel que le Gouvernement se réserve un droit de contrôle et de surveillance sur ces travaux.

La loi du 18 juillet 1866, continuant la réglementation spécifiée par la loi de 1838, exige qu'aucun travail ne soit fait aux asiles d'aliénés sans qu'il ait été soumis préalablement à l'examen du Ministre de l'Intérieur : « Vous continuerez donc, dit le Ministre aux préfets dans sa circulaire du 1er août 1866, à me soumettre tous les projets qui engageraient des questions de système: ils ne devront être portés devant le Conseil général qu'avec mon assentiment préalable. »

La loi du 18 août 1871 n'a pas modifié ces conditions générales. Aux termes de l'article 46 de cette loi: « le Conseil délibère sur les projets, plans et devis de tous les travaux à exécuter sur les fonds départementaux, » et le même droit lui est accordé en ce qui concerne les recettes et dépenses des établissements d'aliénés; mais, « quant au service des aliénés, la loi nouvelle ne fait que reproduire les dispositions de la loi du 18 juillet 1866 ». Aussi, dans la circulaire ministérielle du 8 octobre 1871, il est spécifié que les dispositions de la circulaire du 4 août 1866 continueront à être appliquées.

Enfin, les travaux relatifs à la construction, réparation et entretien des manufactures de l'État sont aussi des travaux publics confiés à des ingénieurs et étroitement réglementés. Si ce sont des manufactures ayant pour but la défense nationale, comme les manufactures d'armes, les travaux rentrent dans le domaine des Services de la Guerre ou de la Marine.

Si ce sont des manufactures ayant simplement pour but l'exploitation d'un monopole de l'État, comme les manufactures de tabac, les travaux rentrent dans le domaine du Ser-

vice du Ministère de l'Intérieur. Si, enfin, ce sont les manufactures ayant, en outre, un caractère artistique prédominant, comme les manufactures de Sèvres, de Beauvais et des Gobelins, les travaux rentrent dans le domaine du Service des Bâtiments civils et Palais nationaux.

CHAPITRE VI

SERVICE DU MINISTÈRE DU COMMERCE DE L'INDUSTRIE, DES POSTES ET DES TÉLÉGRAPHES

Bien qu'il n'y ait aucun Service proprement dit de Travaux publics, qui soit rattaché au Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, on peut cependant dire que l'établissement, l'entretien et l'exploitation des lignes postales, télégraphiques et téléphoniques constituent, en réalité, un Service de Travaux publics, et dans la plupart des autres pays européens cette Direction appartient au Ministère des Travaux publics. Non seulement, en effet, les lignes postales, télégraphiques et téléphoniques, sont des voies de communication, puisqu'elles permettent le transport de la parole et de la pensée, mais encore elles exigent, pour être établies, entretenues et exploitées, des connaissances scientifiques et des conditions préalables, comme en exigent l'établissement, l'entretien et l'exploitation des voies de terre ou de mer. Nous n'hésitons donc pas à indiquer ici brièvement le service de ces lignes comme n'étant pas étranger au cadre de cette étude, tout en nous bornant à en indiquer l'ossature générale.

I. Postes. — L'échange de la pensée par lettres date du premier jour où fut découvert le moyen de fixer sa pensée par des caractères indélébiles, c'est-à-dire de la plus haute antiquité. Mais, comme les lettres, pour être transportées et transmises à leurs destinataires, usent des mêmes voies de communication que nous, il est presque inutile de dire que le Service des Postes a suivi la progressivité des voies de communication.

La poste était, pour ainsi dire, inconnue des anciens, et, bien

que les historiens de l'antiquité en fassent mention chez les Perses et chez les Romains, les moyens de communication étaient trop lents et trop primitifs, l'instruction trop peu répandue, et le parchemin trop cher pour qu'elle fût à ce moment autre chose que le transport par des courriers d'ordres pressants en guerre ou dans des circonstances exceptionnelles. Pendant la période féodale, elle paraît avoir emprunté d'abord le concours des ordres monastiques, puis celui des Universités. Mais ce fut Louis XI qui fut le vrai créateur de la poste en France par l'institution de *maîtres-coureurs* et de *relais* placés sur les grandes routes de 4 en 4 lieues (édit du 19 juin 1464). Des *commis*, postés sur les frontières et dans quelques villes de l'intérieur, avaient pour mission de surveiller ces courriers, et un *grand-maître des coureurs* attaché à la personne du Roi était chargé de la haute direction du Service. C'est à peu près à la même époque que des services postaux furent créés dans les autres pays d'Europe, notamment en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie et en Espagne.

De 1464 à 1672, la poste ne fut qu'une *institution gouvernementale*. Les courriers n'acceptaient les correspondances des particuliers qu'à titre officieux. D'après l'édit de 1576, il devait y avoir un ou deux offices de messagers royaux au siège de chaque bailliage, sénéchaussée ou élection. Ces messagers étaient assermentés et assujettis à un cautionnement de 500 livres. A partir du XVIIe siècle, la poste ne fut plus pour le Trésor royal une charge sans compensation. Sully imagina d'en faire une source de profits par la vente des offices. En 1604 la concession des postes fut instituée et donnée à Guillaume Fouquet, seigneur de la Varane, moyennant 32.500 écus. Cette concession fut rachetée à ses héritiers, en 1672, et, à partir de ce moment, le Service des Postes entra dans une période nouvelle, celle de l'affermage. Mais déjà elle avait pris une grande extension et, grâce à Richelieu, était l'objet d'une organisation régulière. Dès 1622, les courriers partaient et arrivaient à jour fixe. Des bureaux avaient été créés dans les villes avec les courriers y préposés. En 1627 était promulgué le premier tarif réglementant le Service des articles d'argent et, en 1630, étaient créés les *contrôleurs provinciaux*, dont les

directeurs départementaux actuels sont les descendants directs.

De 1672 à 1792, la poste fut l'objet d'un fermage et, dès lors, ses services et ses revenus prennent un grand développement. Elle est mise dès lors au service des particuliers. En 1764, les messageries royales furent réunies à la ferme des postes. En 1681 fut établi le monopole des postes et, en 1760, fut créé le Service de petite poste à Paris pour la correspondance locale. Cette création, qui eut un plein succès, se répandit vite dans toutes les villes, et dès lors l'organisation de la poste fut complète. Les lettres s'échangèrent non plus seulement de ville à ville, mais encore dans l'enceinte d'une même ville.

En 1771, la grande poste comprenait 3.000 relais, 1.284 bureaux, employait 12.000 agents et distribuait 30 millions de lettres. Les recettes atteignaient environ 17 millions, et le produit net près de 12 millions.

De 1792 à 1878 la poste fut exploitée en régie par l'État. A partir du décret de la Convention du 9 avril 1793, le bail des messageries fut résilié et la régie des Postes et Télégraphes fut confiée à un Conseil de 9 administrateurs élus par la Convention et renouvelables tous les trois ans. A partir de ce moment, malgré des vicissitudes nombreuses (remise en ferme en 1797, régie intéressée en 1799, direction générale rattachée au Ministère des Finances en 1817), le Service des Postes tend de plus en plus à devenir un grand Service public organisé et administré en vue de l'intérêt général. Pendant cette période, de nombreux progrès furent réalisés, notamment la création des mandats-postes en 1817, la mise en correspondance de tous les bureaux en 1827, l'établissement d'un service de distribution quotidien dans les communes rurales en 1830, l'utilisation des voies ferrées en 1844, et l'organisation des services de bureaux ambulants, l'unification du tarif des lettres à l'intérieur en 1848-1878, la création des timbres-poste en 1848, et celle des chiffres-taxes en 1858, l'institution des envois de valeurs déclarées dans les lettres en 1859-1871, la réorganisation du service de contrôle et de direction dans les départements en 1864, l'unification des tarifs pour la correspondance avec les pays étrangers réalisés par des Congrès postaux successifs depuis 1874.

En 1878, la fusion des Postes et des Télégraphes donna lieu à l'organisation actuelle sous laquelle nous vivons encore. Un Ministère des Postes et Télégraphes fut constitué peu de temps après (décret du 5 février 1879), mais il fut supprimé par le décret du 30 mai 1887, et le Service des Postes et Télégraphes érigé en Direction indépendante fut rattaché au Ministère des Finances. D'après le décret du 5 janvier 1889, cette Direction est rattachée au Ministère du Commerce, parce qu'elle doit satisfaire plus directement l'intérêt général du commerce et des relations intérieures et extérieures que l'intérêt spécial des finances.

A la tête de l'Administration est un directeur général nommé par décret sur la proposition du Ministre du Commerce. Il correspond seul avec le Ministre et les offices étrangers, nomme les titulaires de tous les emplois qui ne sont pas réservés à la nomination du Ministre ou de l'autorité préfectorale, préside le Conseil d'Administration. C'est de lui qu'émanent les ordres de service et les instructions, et il est secondé dans sa direction par l'Administration centrale, par les directeurs départementaux et les autres chefs de Service.

A côté de lui est placé, pour l'éclairer de ses avis, le *Conseil d'Administration*. Ce Conseil, qui existait déjà quand le Service était en ferme, fut maintenu par l'Assemblée Constituante. Modifié successivement par la Convention (30 juillet 1793), par la loi du 16 décembre 1799, par l'arrêté du 28 ventôse an XII, par les décrets du 20 mars 1878, du 28 juillet 1887, et par les arrêtés du 18 janvier et 14 août 1889 et du 20 décembre 1890, il se compose actuellement de :

Le Directeur général des Postes et Télégraphes, président;

Les Inspecteurs généraux des Postes et Télégraphes ;

L'Administrateur délégué à la Direction de la Caisse nationale d'épargne;

L'Administrateur de la Division du Matériel et de l'Exploitation électrique ;

L'Administrateur de la Division de la Comptabilité ;

L'Administrateur de la Division de l'Exploitation postale;

Le Chef de Division du Cabinet du Ministre du Commerce;

Le Chef du Service du personnel, secrétaire;

Un secrétaire adjoint.

Nous ne pouvons pas entrer dans le détail des attributions de ce Conseil, ce qui nous entraînerait trop loin. Disons seulement que le nombre des matières sur lesquelles le Conseil est obligatoirement consulté a été beaucoup diminué depuis l'arrêté du 12 octobre 1839 qui avait, le premier, réglé ses attributions. Il n'a plus à s'occuper que des questions d'une grande importance concernant l'ensemble du Service, comme :

Les marchés des travaux et fournitures ;

La formation du tableau d'avancement ;

L'application des mesures disciplinaires graves;

La répartition du personnel inférieur de l'Administration centrale entre les divisions et les bureaux ;

Les mesures relatives à l'organisation du Service pour lesquelles le Conseil doit être nécessairement consulté aux termes du décret organique.

Pour beaucoup de questions, le Ministre ou le Directeur général peut prendre une décision directe et n'est pas lié par l'avis du Conseil, s'il juge utile de le consulter.

L'Administration du Service des Postes est centralisée à la deuxième division de la Direction des Postes et Télégraphes dite *Division de l'Exploitation postale.*

Cette division comprend 5 bureaux qui ont respectivement dans leurs attributions :

1° L'organisation du service local et la distribution ;
2° La correspondance postale intérieure;
3° La correspondance postale étrangère ;
4° Les tarifs, franchises, contraventions et colis postaux ;
5° Les réclamations postales.

En outre, à la troisième division, dîte *Division de la Comptabilité*, le bureau des articles d'argent est également un bureau spécialement affecté au Service des Postes pour tout ce qui concerne les articles d'argent, dont il a le monopole, et à la première division, dite *Division du Matériel et Construction*; le bureau de la fabrication des timbres-poste et cartes est aussi un bureau qui est spécialement affecté au Service des Postes.

Le personnel de ces bureaux est formé par des chefs, sous-chefs, commis principaux, commis ordinaires, expéditionnaires, employés et employées qui sont recrutés directement

par concours ou pris dans le cadre des Services extérieurs. A la tête de la Division de l'Exploitation postale est un administrateur nommé par décret sur la proposition du Ministre. Il fait partie de droit du Conseil d'Administration et peut signer la correspondance et les instructions par délégation du Directeur général.

L'avancement, les mesures disciplinaires, la retraite, etc., concernant le personnel de l'Administration centrale, sont les mêmes que pour les autres fonctionnaires ministériels, et nous n'y insistons pas.

Il faut enfin ajouter, à côté de cette Administration centrale, celle de la *Caisse d'Épargne postale* qui s'administre avec ses ressources propres et constitue un Service à part. Cette Administration se compose de deux Services distincts fonctionnant côte à côte : 1° un service d'exécution, celui de l'agent comptable, qui résume dans ses écritures toutes les opérations des agences et des succursales de la caisse ; 2° un Service de direction qui contrôle les opérations de tous les agents extérieurs et de l'agent comptable lui-même. Ces deux Services sont placés sous l'autorité d'un administrateur et sont assurés par tout un personnel (600 fonctionnaires environ) de chefs de bureau, sous-chefs de bureau, sous-chefs de section, commis principaux et ordinaires, dames employées, agents, sous-agents et gardiens de tous grades. Les mêmes règles que celles qui concernent l'Administration centrale sont appliquées à ce personnel, au point de vue de l'avancement, du recrutement, de la nomination, de la discipline, etc.

En dehors de cette Administration centrale des Postes, le Service d'exploitation est assuré dans les différents départements par toute une organisation dont nous devons maintenant parler. Il faut distinguer dans cette organisation deux rouages distincts :

1° Les organes chargés de la direction et de la surveillance, formés par les Directions régionales, les Directions départementales, et les cadres des inspecteurs et sous-inspecteurs ;

2° Les organes chargés de l'exécution, formés par les bureaux de poste et télégraphe sédentaires ou ambulants et le service maritime ;

Le Service de direction pour toute la France est subdivisé en douze Directions générales constituées par le décret du 9 juillet 1895. A la tête de chacune est un Directeur régional. Ces Directions générales groupent les différents départements et ont pour centre :

Lille, — Rouen, — Orléans, — Châlons-sur-Marne, — Bourges, — Nantes, — Lyon, — Marseille, — Toulouse, — Bordeaux, - Alger, — Paris.

Dans chaque département il y a un Directeur départemental, un Receveur principal, et un certain nombre d'ingénieurs-inspecteurs, inspecteurs, sous-ingénieurs, sous-inspecteurs, etc.

Ces agents forment le haut personnel du Service recruté parmi les élèves de l'*École professionnelle supérieure des Postes et Télégraphes*. Cette École est divisée en deux sections :

La première section est destinée à assurer le recrutement du haut personnel administratif. Un concours pour y être admis est ouvert chaque année au mois de juillet. Pour être admis à concourir, il faut avoir au moins vingt-cinq ans révolus et compter cinq années de service comme agent titulaire de l'Administration. Le concours se compose de compositions écrites et interrogations orales sur :

Le service postal ;
Le service télégraphique ;
Les sciences mathématiques ;
Les sciences physiques;
L'histoire et la géographie.

La connaissance des langues étrangères est facultative, mais il en est tenu compte pour le classement.

L'ouverture des cours a lieu au mois d'octobre, et la durée de l'enseignement est de dix-huit mois. Cet enseignement porte sur : la géographie, le droit administratif, la législation et l'exploitation postale, la législation et l'exploitation télégraphique, les sciences appliquées, les appareils télégraphiques et téléphoniques, la construction et le matériel. Dans la seconde période d'instruction, les élèves sont répartis en quatre séries et passent successivement dans les Services suivants :

1° Construction, surveillance et entretien des lignes aériennes;

2° Construction, surveillance et entretien des lignes spéciales souterraines, pneumatiques et téléphoniques;

3° Exploitation dés grands bureaux télégraphiques;

4° Établissements et Services spéciaux de la poste et du télégraphe:

La seconde section de l'École est destinée à assurer le recrutement du haut personnel technique de l'Administration. Indépendamment des élèves de l'École Polytechnique classés, d'après leur rang de sortie, dans les Télégraphes, sont admis à entrer par concours direct:

Les agents de l'Administration comptant deux ans de service;

Les licenciés ès sciences;

Les anciens élèves de l'École polytechnique démissionnaires;

Les ingénieurs civils, diplômés de l'École des Mines, de l'École des Ponts et Chaussées et de l'École Centrale des Arts et Manufactures;

Les anciens élèves de l'École normale supérieure, de l'École forestière.

Ce concours, qui s'ouvre chaque année au mois de juin, porte sur les sciences mathématiques, physiques et chimiques (programmes de la licence), la géographie et l'histoire, le dessin et les langues étrangères (l'allemand ou l'anglais est obligatoire, et les autres langues facultatives). Les cours, qui durent deux ans, roulent sur les mêmes matières que celles que nous avons énumérées plus haut pour l'enseignement de la première section et, en outre, sur des cours spéciaux relatifs à la télégraphie et à la téléphonie.

A l'issue des cours, les élèves de la première section peuvent obtenir un brevet qui leur donne accès aux emplois supérieurs de l'Administration:

Administrateur;

Chef et sous-chef de bureau;

Commis principal à l'Administration centrale;

Inspecteur du contrôle ;
Directeur départemental;
Inspecteur et sous-inspecteur départemental ;
Receveur de bureaux composés de 1re et de 2e classe ;
Chef de centre de dépôt ;
Chef de section, etc.

Les élèves de la deuxième section peuvent obtenir un brevet qui leur donne accès aux emplois d'ingénieurs des Postes et Télégraphes.

Tel est le recrutement du haut personnel de l'Administration des Postes et Télégraphes. Les Directeurs départementaux exercent les fonctions de chefs de Service et correspondent seuls avec le Ministre. Ils procèdent à l'étude des mesures d'organisation et pourvoient aux moyens d'exécution. Ils surveillent l'ensemble du Service dont la direction leur est confiée et en demeurent responsables. En cas d'urgence, ils prennent sous leur responsabilité l'initiative des mesures nécessaires pour assurer le Service; ils rendent compte immédiatement au Ministre des mesures qu'ils ont prises. Ils sont ordonnateurs secondaires des dépenses de l'exploitation imputées sur les crédits qui leur sont délégués. Ils sont, en outre, chargés de la vérification de la comptabilité dans leur département. Ils exercent les attributions de chefs du personnel de leur département et de chefs du Service technique dans leur circonscription.

Les inspecteurs-ingénieurs et les sous-ingénieurs sont placés sous les ordres du Directeur départemental pour le seconder dans la partie technique de ses attributions.

Les inspecteurs et sous-inspecteurs sont chargés spécialement des installations, des vérifications, des enquêtes et des opérations extérieures auxquelles les directeurs ne procèdent pas eux-mêmes. Dans l'intervalle de leurs tournées, ils participent aux travaux sédentaires de la Direction. En cas d'absence, le Directeur départemental est remplacé par l'inspecteur-ingénieur, l'inspecteur, le sous-inspecteur, ou le sous-ingénieur le plus ancien en grade.

Des commis principaux et des commis ordinaires sont placés dans les bureaux des directions départementales pour

l'exécution des travaux qui leur sont confiés par les chefs de Service, notamment pour le mandatement des dépenses et la vérification des comptes des receveurs.

Dans chaque direction, il existe, en outre, un ou plusieurs brigadiers-facteurs chargés spécialement de surveiller les sous-agents du département, les débitants de timbres-poste étrangers à l'Administration et les gérants des bureaux auxiliaires. Dans l'intervalle de leurs tournées, ils s'acquittent des travaux d'ordre, d'expédition et de classement qui leur sont confiés par les Directeurs.

Le Service d'exécution pour toute la France est assuré par un certain nombre de bureaux, qui sont classés tous les cinq ans d'après le chiffre de leurs opérations. Ces bureaux sont des *recettes*, des *bureaux secondaires*, des *bureaux mixtes*, des *bureaux auxiliaires* ou des *établissements de facteurs-boîtiers*, suivant l'importance ou la nature des opérations qu'ils exécutent. Le cadre de cette étude est trop restreint pour que nous entrions dans tous les détails de leur définition. Disons seulement qu'il y a toujours au chef-lieu de chaque département une Recette qui participe à toutes les opérations de la poste. A la tête de cette Recette est un *Receveur principal des Postes et Télégraphes*. Les receveurs principaux centralisent la comptabilité des recettes et des dépenses de tous les bureaux du département, mais sans exercer aucune autorité sur les autres receveurs. Il est justiciable direct de la Cour des Comptes. Toutefois, il n'est responsable que des faits de sa gestion personnelle et de la validité des pièces justificatives de dépenses qu'il a admises dans sa comptabilité, après les avoir reçues des autres receveurs du département.

Quand un bureau ne participe qu'à une partie des opérations de la poste, il appartient à une des autres catégories. Le cadre de ces bureaux se compose d'un grand nombre d'employés divers :

Chefs et sous-chefs de section ;
Commis principaux ;
Commis titulaires ;
Commis auxiliaires ;
Surnuméraires ;

Dames employées;
Gardiens de bureau ;
Facteurs.

Les commis titulaires, auxiliaires et surnuméraires, participent, sous la direction des receveurs, à toutes les opérations du Service postal et télégraphique.

Les dames employées sont chargées plus spécialement de la manipulation des appareils télégraphiques et téléphoniques, ou du classement des rebuts.

Les commis principaux, les chefs et sous-chefs de section sont plus particulièrement attachés aux bureaux importants des grandes villes pour coopérer à la surveillance, sous l'autorité du receveur.

Les gardiens de bureau sont spécialement chargés du service de peine, du relevage des boîtes aux lettres, du timbrage des correspondances, du transbordement des dépêches.

Les facteurs, divisés en facteurs des postes et facteurs des télégraphes, sont chargés du relevage des boîtes et de la distribution des correspondances dans la localité. Dans les villes où ils sont plus de dix, il y a des chefs facteurs et des sous-chefs facteurs suivant leur nombre qui, outre leur travail propre, exercent une surveillance sur les autres. Dans les communes et les petites villes, les facteurs locaux et ruraux cumulent les fonctions de facteurs postaux et facteurs télégraphistes.

Les bureaux ambulants sont les bureaux chargés du transport et du tri des correspondances sur les chemins de fer. A la tête de chaque ligne de bureaux ambulants est placé un Directeur assisté d'inspecteurs, de sous-inspecteurs, de commis et d'un personnel d'agents subalternes (gardiens de bureaux, commis ambulants, brigadiers-chargeurs, chargeurs, sous-agents du matériel, courriers-convoyeurs, courriers auxiliaires). Les bureaux-gares et les entrepôts de dépêches sont des services de manipulation fonctionnant dans le bâtiment des stations des chemins de fer les plus importantes, aux points de bifurcation pour opérer le tri et la réexpédition des correspondances dans l'intervalle des arrivées et des départs des trains.

Le service maritime a pour objet le transport des correspondances étrangères avec les pays d'outre-mer. Il est assuré par des paquebots-poste ou des Compagnies concessionnaires. Les principales Compagnies sont actuellement :

Pour l'Angleterre :

La South-Eastern Railway et la London Chatham and Dover Railway ;

Pour les États-Unis :

La Compagnie générale Transatlantique ;

Pour les Antilles, la Guyane, le Mexique, l'Amérique centrale et l'Océan Pacifique :

La Compagnie générale Transatlantique ;

Pour la côte occidentale d'Afrique :

La Compagnie des Chargeurs Réunis et la Compagnie Fraissinet ;

Pour la côte orientale d'Afrique, les Indes et l'Océanie :

La Compagnie des Messageries maritimes ;

Pour la Corse et l'Algérie :

La Compagnie Fraissinet.

Les dépôts sont confiés soit aux capitaines des navires, soit à des agents des postes embarqués qui font en route la manipulation des correspondances, vendent des timbres-poste et participent, dans une mesure restreinte, à l'émission et au paiement des articles d'argent. Ce Service maritime est sous la surveillance des commissaires du Gouvernement et de leurs délégués dans les ports d'escale ou d'attache des paquebots-poste.

Il y a, en outre, des bureaux français à l'Étranger, qui complètent ces lignes de paquebots-poste, qui ont, en général, les mêmes attributions que les bureaux de plein exercice en France. Leur personnel comprend souvent, outre le personnel français, pour les emplois supérieurs, un personnel indigène pour les emplois inférieurs.

Parmi les services spéciaux, outre l'École supérieure des

Postes et Télégraphes dont nous avons déjà parlé, il faut citer :

1° Le *Service de la Vérification et de la Réception du matériel*, qui a dans ses attributions la réception des fournitures générales de matériel, y compris les timbres-poste, le dépôt central de ce matériel et les ateliers du Service télégraphique.

Ce Service, dirigé par un directeur-ingénieur, un inspecteur-ingénieur adjoint, cinq inspecteurs-ingénieurs, dix inspecteurs, deux sous-inspecteurs, un agent comptable et deux chefs d'atelier de fabrication, procède aux essais nécessaires et surveille, s'il y a lieu, dans les usines, les travaux de construction et d'entretien effectués pour le compte de l'Administration par les fournisseurs.

2° Le *Service de l'Inspection générale du Contrôle.* — Ce Service, créé par M. Cochery, en 1878, a été réorganisé par le décret du 5 juillet 1890. Il est divisé en quatre circonscriptions à la tête de chacune desquelles est un inspecteur général. Des inspecteurs adjoints (au nombre de quatre) secondent les inspecteurs généraux. Ces quatre circonscriptions se partagent ainsi les douze directions régionales :

1° Nord et Est (I, IV et V° Directions régionales) ;
2° Sud-Ouest (IX et X° Directions régionales);
3° Paris-Ouest (II, III, VI et XII° Directions régionales);
4° Sud-Est et Algérie (VII, VIII et XI° Directions régionales).

Ces inspecteurs généraux, représentants directs du directeur général, ont un droit de contrôle et de surveillance absolu sur toutes les parties du Service sans restriction et sur le personnel à tous les degrés. Ils n'ont pas d'ordres à donner aux Directeurs départementaux, mais ceux-ci doivent leur fournir, ainsi qu'à leurs adjoints, tous les renseignements et moyens d'informations nécessaires.

Nous n'insistons pas sur le recrutement de tous les agents du Service d'exécution des Postes et Télégraphes. Les agents inférieurs (commis principaux, titulaires, chefs de brigade des bureaux ambulants, agents embarqués, sous-chefs de section, receveurs des bureaux simples et des bureaux composés de 3° et 4° classe, etc.) sont recrutés au moyen d'un concours

qui conduit au grade d'agent surnuméraire. Les conditions de ce concours ont été réglées par l'ordonnance du 17 décembre 1844, complétée par l'arrêté ministériel du 4 février 1891. Aujourd'hui on impose un examen analogue à tous ceux qui obtiennent une recette de début par la faveur en exécution de l'arrêté du 23 décembre 1882. Cet examen doit être passé après un stage d'un an au moins comme aide ou auxiliaire dans un bureau de poste. Les agents secondaires (expéditionnaires de l'Administration centrale, dames employées, commis auxiliaires, etc.) doivent aussi passer un concours dont les conditions ont été réglées par l'arrêté ministériel du 6 décembre 1890.

Enfin, les sous-agents (facteurs, gardiens de bureaux, surveillants, chargeurs, entreposeurs, courriers-convoyeurs, sous-agents du matériel, etc.) sont réservés en majeure partie aux anciens militaires ou aux anciens sous-officiers, satisfaisant aux conditions de la loi du 18 mars 1889 ou du 15 juillet 1889 et ayant subi les épreuves de l'examen institué par cette loi pour les emplois civils accordés aux anciens militaires.

II. **Télégraphes.** — Le télégraphe est une invention du XIXe siècle. Son histoire est aussi courte que sa fortune fut rapide. Dès que cette application merveilleuse de l'électricité, qui restera probablement la plus belle, quelles que soient les suivantes, fut devenue pratique, elle donna lieu à un développement splendide de fils couvrant la France de leurs réseaux enchevêtrés, et un Service naquit pour exploiter ce nouveau et magnifique mode de communication qui permet, en quelques heures, de faire connaître sa pensée à l'autre bout du monde. Dès le début ce Service fut un Service d'État. Mais il resta assez longtemps distinct du Service des Postes. La question se posa, dès 1862, devant le Corps législatif, à l'occasion de la discussion du budget. L'Administration des Télégraphes commençait alors la construction de son réseau cantonal. Mais les arguments en faveur de la fusion des deux Services ne furent pas acceptés malgré leur valeur : économie de matériel et de personnel, utilisation plus complète des ressources disponibles, meilleure gestion des bureaux télégra-

phiques secondaires et simplification de toutes les opérations. La fusion commença cependant à être faite, dès 1871, dans les bureaux secondaires, et la question fut traitée avec beaucoup d'ampleur à l'Assemblée nationale par le rapporteur de la Commission des Services administratifs en 1873. La loi du 6 décembre 1873 consacra la fusion dans les bureaux d'ordre inférieur. Enfin, la fusion complète eut lieu sous la direction de M. Cochery en 1878. C'est sous le régime de cette organisation que nous vivons encore actuellement avec tous les progrès qu'y ont apportés des améliorations successives.

Nous n'avons pas à entrer dans les détails de cette organisation, puisque nous l'avons déjà décrite tout entière pour les Postes. Nous insisterons cependant sur certains points qui sont spéciaux aux Télégraphes. Sous l'autorité du Directeur général et du Conseil d'Administration des Postes et Télégraphes, le Service des lignes télégraphiques est plus particulièrement centralisé à la 1re division de la Direction générale qui porte le titre de *Division du Matériel et Exploitation électrique*. Cette Division comprend cinq bureaux. Sur ces cinq bureaux, le 5e est plus particulièrement affecté à tout ce qui touche au matériel postal, et le 2e à tout ce qui touche les correspondances téléphoniques. Mais les trois autres (1er, 3e et 4e), sont presque exclusivement consacrés à l'exploitation des télégraphes : le 1er s'occupant des correspondances et réclamations télégraphiques, le 3e de la construction et de l'entretien des lignes télégraphiques aériennes, et le 4e de la construction et de l'entretien des lignes télégraphiques sous marines. La construction et l'entretien de ces lignes sont, en particulier, des opérations exigeant des connaissances techniques touchant aux intérêts des particuliers, et rapprochant complètement les télégraphes des chemins de fer au point de vue général des Travaux publics. C'est ainsi que les bureaux dont nous parlons centralisent les affaires relatives aux études et à la construction des lignes aériennes, aux conventions passées avec les particuliers pour dommages causés par les lignes, aux marchés et commandes se rapportant au matériel des lignes aériennes et souterraines, aux études et à la construction des lignes pneumatiques et sous-marines, aux adjudications publiques relatives à l'exécution de ces

lignes, aux commandes, installations et réparations des appareils de précision, au recrutement et à l'instruction des mécaniciens, aux études et perfectionnements du matériel, aux cahiers des charges relatifs aux entrepreneurs, à la statistique des lignes et appareils.

Dans toutes ces questions il y en a beaucoup que nous avons trouvé intéressant également l'installation et l'exploitation des voies ferrées. C'est également plus particulièrement à l'étude de ces questions et à l'exploitation des télégraphes au point de vue technique que sont attachés les ingénieurs sortis de l'École supérieure des Postes et Télégraphes, la question technique ayant ici une importance qu'elle n'avait pas dans l'exploitation des Postes.

III. **Téléphones.** — Si le télégraphe est moderne, le téléphone l'est plus encore, et l'on peut dire qu'il est né d'hier. Il est même encore, pour ainsi dire, dans cette période de débuts où les perfectionnements sont encore appréciables, soit au point de vue technique, soit au point de vue administratif.

C'est encore à la même Administration des Postes et Télégraphes qu'a été rattaché le Service des Téléphones qui est aussi un monopole d'État. Les lois du 16 juillet 1887 et 20 mai 1890 ont stipulé que les villes, chambres de commerce, syndicats d'intéressés, et même de simples particuliers, peuvent demander la création de réseaux et de lignes interurbaines, moyennant avance des sommes nécessaires à la construction de ces lignes et de ces réseaux. Ces avances, non productives d'intérêts, sont remboursées sur les produits bruts d'exploitation.

Toutes les questions relatives au Service des Téléphones sont centralisées à la 1re division de la Direction générale des Postes et Télégraphes, au 2e bureau de cette division. Ce bureau a notamment dans ses attributions :

L'organisation générale du Service téléphonique ; — les demandes ou propositions concernant l'établissement des réseaux, des communications interurbaines, des lignes destinées à relier un réseau principal ; — le groupement et l'organisation des réseaux urbains et des réseaux annexes ; — la fixation du concours financier à fournir par les villes,

départements, etc. ; — la préparation des traités et des polices d'abonnement ; — la création et l'ouverture de cabines publiques ; — les tarifs, franchises téléphoniques ; — la création de tickets, la création d'emplois ; — la fixation des indemnités diverses à payer aux agents et sous-agents du Service téléphonique ; — le contrôle et la vérification des recettes de toute nature ; — les frais de régie ; — les statistiques diverses des réseaux et des lignes interurbaines ; — la liquidation et l'ordonnancement des dépenses ; — la surveillance et le contrôle des réseaux ; — la comptabilité générale du Service téléphonique.

La construction et l'entretien des lignes téléphoniques rentrent plus particulièrement dans les attributions du 3e bureau qui a déjà la construction et l'entretien des lignes télégraphiques qui sont, à ce point de vue, analogues.

Le Service des Téléphones, au point de vue technique, demande, pour les mêmes raisons que le Service des Télégraphes, un personnel d'ingénieurs. Il lui est fourni, comme à celui-ci, par l'École supérieure des Postes et Télégraphes. Actuellement il est assuré par :

1 directeur ingénieur;
3 inspecteurs ingénieurs;
2 sous-ingénieurs ;
1 inspecteur principal;
4 inspecteurs;
5 sous-inspecteurs.

Le Service administratif est assuré par :

1 inspecteur principal;
3 inspecteurs.

Actuellement, il existe en France deux catégories de réseaux :

Réseaux principaux;
Réseaux spéciaux à conversations taxées.

Les réseaux téléphoniques locaux sont de trois sortes :

Réseaux souterrains à abonnement;
Réseaux aériens à abonnement;
Réseaux aériens à conversations taxées.

Les divers postes téléphoniques dont la concession peut être accordée dans chacun de ces réseaux sont dénommés suivant les cas

Principaux, quand ils ont un circuit principal ;

Secondaires, quand ils sont rattachés au circuit d'un poste principal ;

Supplémentaires, quand ils sont rattachés aux postes secondaires d'un établissement.

Le Service est assuré uniquement par des dames employées et le sous-chef des Téléphones.

CHAPITRE VII

SERVICE DU MINISTÈRE DES FINANCES

Il n'y a pas, à proprement parler, de Service intéressant direc-ement les Travaux publics au Ministère des Finances. Mais c'est de ce Ministère que dépendent cependant toutes les opérations cadastrales. Or, ces opérations intéressent, au point de vue de l'exécution technique, les divers agents qui sont employés à des travaux publics, tels que les conducteurs et les agents voyers, et elles les intéresseront encore bien davantage, si le projet de renouvellement de notre cadastre, qui est à l'étude, aboutit. Nous n'avons donc pas cru qu'il fût déplacé dans cette étude rapide d'en dire quelques mots en passant, et nous nous permettons de remercier ici, officiellement, Monsieur le sous-chef de bureau du Ministère des Finances qui s'occupe de ces questions, et qui a bien voulu nous donner sur ce sujet quelques renseignements succincts.

Les opérations cadastrales de notre territoire remontent fort loin et elles existaient déjà sous l'ancien régime. Elles avaient été faites pour plusieurs provinces, et la Savoie, notamment, possède encore un plan cadastral qui remonte à 1750. Beaucoup de communes possèdent encore ce que l'on appelle leurs *livres terriers* qui, jadis, faisaient foi en justice pour les contestations de terrains. Après la Révolution, on songea à faire un relevé des terrains et de leurs propriétaires pour arriver à une exacte répartition de l'impôt foncier. Mais jusqu'en 1807 ces plans furent mal conçus, car ils étaient établis d'après le principe de la *masse de culture*. Chaque commune du territoire français était partagée en portions de plus ou moins grande superficie possédant une même culture. Les divers

propriétaires de chacune de ces portions devaient ensuite venir déclarer la partie qui leur appartenait. Mais il arrivait le plus souvent, avec un pareil système, qu'une partie notable de chaque portion de terrain restait sans propriétaire et que l'Administration manquait ainsi de bases sûres et précises pour l'établissement et la répartition de l'impôt. Napoléon Ier, comprenant toutes les défectuosités d'un pareil système, édicta alors la loi de 1807, qui fut suivie de l'établissement de notre plan cadastral tel qu'il a été fait de 1808 à 1850. L'unité prise cette fois pour base d'opération était la *parcelle*. La parcelle est une portion de terrain plus ou moins grande située dans une même commune appartenant à un seul propriétaire et ne contenant qu'une même culture. Trois tableaux furent relevés par les opérations cadastrales :

1° Le *plan parcellaire du territoire français* qui partageait notre sol en unités parcellaires et les introduisait sur des cartes réduites à une certaine échelle ;

2° L'*état de sections*, qui reproduisait par ordre numérique et en fait topographique les diverses parcelles. Ce tableau indiquait dans une première colonne la commune, dans une seconde colonne les numéros des parcelles par section de commune, dans une troisième colonne les noms des propriétaires des parcelles ;

3 La *matrice cadastrale* qui indiquait pour chaque commune par ordre alphabétique toutes les parcelles d'un même propriétaire.

C'est ce dernier tableau qui servait plus particulièrement à la répartition de l'impôt foncier.

Depuis 1850, ces opérations cadastrales n'ont pas été mises à jour. On n'a mis à jour, conservé, pour employer l'expression consacrée, que le troisième tableau, la matrice cadastrale. On ne pouvait guère faire autrement que conserver au moins celui-là, car la répartition des terrains changeant constamment par les mutations, si l'on n'avait tenu à jour la matrice cadastrale, on n'aurait plus eu aucune base effective et juste pour l'assiette de l'impôt. Mais cette conservation, réduite au strict minimum, a eu pour conséquence une complète anharmonie entre le plan cadastral que nous possédons et la répartition actuelle des parcelles. Aussi, malgré la

mise à jour de la matrice cadastrale, il en résulte aujourd'hui une répartition de l'impôt foncier complètement faussée et injuste, en même temps qu'une inutilité complète d'un cadastre qui a coûté 150 millions pour être établi et qui, faute d'avoir été mis à jour, doit aujourd'hui être renouvelé. Une autre question grave est d'ailleurs venue se greffer sur celle-là: c'est la transformation des cultures. Telle culture était importante au commencement du siècle et était, par suite, fortement imposée, qui n'a plus, aujourd'hui, qu'une valeur faible ou nulle. Telle autre n'existait pas ou était peu imposée, qui aujourd'hui mériterait d'être frappée beaucoup plus sérieusement par le fisc, parce qu'elle a une valeur beaucoup plus grande. Il y a quelque temps, cette nouvelle évaluation des parcelles a été ordonnée, et elle se poursuit dans les divers départements par les soins des contrôleurs des contributions directes, mais elle est loin d'être terminée, et le renouvellement du cadastre ne pourrait que faciliter cette réévaluation des terrains refaite tout d'une pièce.

La loi de 1850 avait cependant prévu la nécessité du renouvellement du cadastre et avait inséré un article aux termes duquel toute commune qui le désirait pourrait faire reviser son cadastre à ses frais. Mais presque aucune commune ne s'y est décidée. Il y a cependant actuellement trois départements qui ont entrepris le renouvellement de leur cadastre. Ce sont le Nord, la Savoie et la Haute-Savoie. Le premier, département riche, a pu le faire sans gêner le budget de ses communes, parce que le Conseil général a des ressources disponibles qu'il emploie très judicieusement à cette opération. Les deux autres, à proprement parler, ne renouvellent pas leur cadastre, puisqu'ils n'ont été annexés qu'après 1850. Ils l'établissent d'après la loi de 1807 et reçoivent à cet effet des subventions de l'État, comme c'est leur droit. Ces opérations sont faites d'ailleurs identiquement dans ces divers départements. Les opérations qu'on pourrait appeler *géométriques*, c'est-à-dire la délimitation des communes, les triangulations sur le terrain et les arpentages des parcelles sont faites par un personnel de géomètres. Le directeur des travaux a le titre de géomètre en chef et est nommé à la suite d'un concours public passé devant un jury composé de praticiens et de

représentants du Ministère des Finances. Sur sa présentation, le préfet du département nomme ensuite :

Un géomètre délimitateur ;
Un géomètre triangulateur ;
Des géomètres arpenteurs (12 au maximum).

Les géomètres arpenteurs peuvent se faire aider par des auxiliaires, qui ne doivent pas dépasser deux, au maximum, par géomètre. En général, ces géomètres sont pris parmi les hommes de la région les plus entendus en matière de levées de plans. Ils peuvent, par conséquent, être pris très souvent et même de préférence parmi les agents voyers ou les conducteurs des Ponts et Chaussées rompus à ces sortes d'opérations sur le terrain. Les opérations qu'on pourrait appeler *financières*, c'est-à-dire l'évaluation des parcelles d'après la nature des terrains, la culture, la superficie, la situation, etc., sont faites par les agents du Ministère des Finances, en général les contrôleurs des contributions directes.

Enfin, au Ministère même des Finances, siège un vérificateur du cadastre qui a pour mission de trancher toutes les questions difficultueuses et délicates que soulèvent ces opérations cadastrales et que ne peuvent aplanir les directeurs des contributions directes des départements.

Tel est le mode suivant lequel se font actuellement les opérations cadastrales dans trois départements. Mais ce qui se fait en ce moment dans ces trois départements devrait être fait dans tous, si l'on veut arriver à une meilleure répartition de l'impôt foncier, et l'urgence de ce renouvellement de notre cadastre est telle que les Pouvoirs publics s'en sont préoccupés et ont nommé une *Commission extra-parlementaire* chargée d'étudier cette question par le décret du 30 mai 1891. Un premier projet cependant a été déposé, tendant à laisser à chaque commune la latitude de faire renouveler son cadastre moyennant une subvention de l'État et du département. Si un assez grand nombre de communes usaient de cette faculté et ne reculaient pas devant les sacrifices que ces opérations lui imposeraient, l'urgence d'un renouvellement général et complet pour la France entière serait retardée, bien que ce

renouvellement général ne paraisse pas devoir être évité pour l'avenir.

La Commission extra-parlementaire qui a été nommée est composée de soixante membres, qui ont été pris parmi les hommes les plus autorisés et les plus compétents appartenant soit au Parlement, soit à nos diverses Administrations, soit à des corps savants. Elle a déjà fait paraître un certain nombre de fascicules volumineux, résultats de ses études.

Nous ne pouvons entrer dans l'analyse de ces volumes beaucoup trop importants pour les notes rapides que nous donnons sur cette question. Mais les résultats de cette étude de la Commission sont : 1° que le renouvellement général de notre cadastre s'impose et doit être fait malgré les sacrifices qu'il impose à l'État ; 2° que le premier devoir de la loi qui le discutera est d'instituer un *Service de Conservation du Cadastre* pour ne pas retomber dans la faute commise par la loi de 1850.

En outre, comme l'indiquait le décret de 1891, la Commission a étudié le renouvellement des opérations cadastrales en se plaçant au point de vue de la détermination juridique de la propriété immobilière et de son mode de transmission. Comme le dit, en effet, le Rapport exposant les motifs de la décision gouvernementale, « le cadastre, perpétué à l'aide d'un système permanent de conservation, ne serait pas seulement un instrument fiscal et administratif; il devrait satisfaire à d'autres besoins. Des abornements généraux et une triangulation rigoureuse précéderaient le renouvellement des opérations; le cadastre constituerait la base de la propriété foncière; il assurerait la sécurité des hypothèques et la régularité des transactions immobilières ; il fournirait enfin à l'agriculture, par le développement des institutions de crédit, les moyens d'action qui lui font défaut aujourd'hui. En un mot, il deviendrait le grand livre terrier de la France. »

Le Rapport indiquait ainsi, succinctement, le résumé des études que devait aborder la Commission :

1° Examiner succinctement si le cadastre actuel exécuté de 1805 à 1850 doit être partout renouvelé ou si, dans un

certain nombre de communes, il peut être l'objet d'une revision ;

2° Rechercher par des expériences pratiques, variées et multiples, les meilleures méthodes à suivre, tant pour l'exécution des travaux techniques et pour la tenue au courant des documents cadastraux que pour la constatation des revenus et leur revision périodique ;

3° Organiser un nombreux personnel de géomètres instruits et habiles, en déterminer le recrutement et l'organisation, et prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer l'exactitude des travaux géodésiques, le calcul des contenances et la confection des registres ;

4° Étudier toutes les questions qui peuvent intéresser dans la revision du cadastre la sécurité des hypothèques et des transactions immobilières, comme la création et l'organisation de *livres fonciers*.

Ce programme se résume en deux propositions bien distinctes :

1° Déterminer la propriété physiquement et juridiquement ;
2° Conserver les effets de cette détermination.

« On peut dire, termine le Rapport, que tout le monde est intéressé à l'établissement définitif d'un bon cadastre et de livres fonciers donnant la sécurité à la propriété immobilière. L'État, les départements, les communes, les particuliers peuvent donc être appelés, chacun dans la mesure de son intérêt propre, à contribuer aux frais d'une réforme qui est depuis longtemps réclamée par l'opinion. »

Tels sont les principaux points de cette importante réforme à l'ordre du jour. Elle intéresse directement tous les conducteurs de Travaux publics, qu'ils appartiennent au Service des Ponts et Chaussées ou au Service vicinal, car ils seront pour eux d'importants débouchés. Il faudra, en effet, un personnel considérable d'agents pour faire une opération qui ne coûtera guère moins de 300 millions, et ce personnel sera naturellement demandé aux agents des divers Services des Travaux publics qui, par leur entente de la mensuration des terrains, peuvent rendre de signalés services. Les opérations cadastrales exigent, en effet, au premier chef, des connais-

sances pratiques et un savoir-faire auxquels la science la plus complète ne supplée pas. L'habitude des opérations sur le terrain, des levés de plans et de nivellements sont indispensables. Il est donc hors de doute que ceux pour lesquels ce livre est écrit ont intérêt à ne pas se désintéresser d'une question qui ne pourra pas être tranchée sans leur concours, et c'est à ce point de vue que nous avons cru utile de leur signaler ce Service futur du Ministère des Finances.

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

CHAPITRE III

Fonctions. — Mode de procéder et tenue des bureaux 75

DEUXIÈME PARTIE

SERVICE DES MINES

CHAPITRE I

Étude historique 120

CHAPITRE II

Organisation du personnel 129

CHAPITRE III

TROISIÈME PARTIE

SERVICE DES CHEMINS DE FER

CHAPITRE I

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

QUATRIÈME PARTIE

SERVICES D'INTÉRÊT COLLECTIF

CHAPITRE I

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE V

CINQUIÈME PARTIE

SERVICES AUXILIAIRES

CHAPITRE I

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

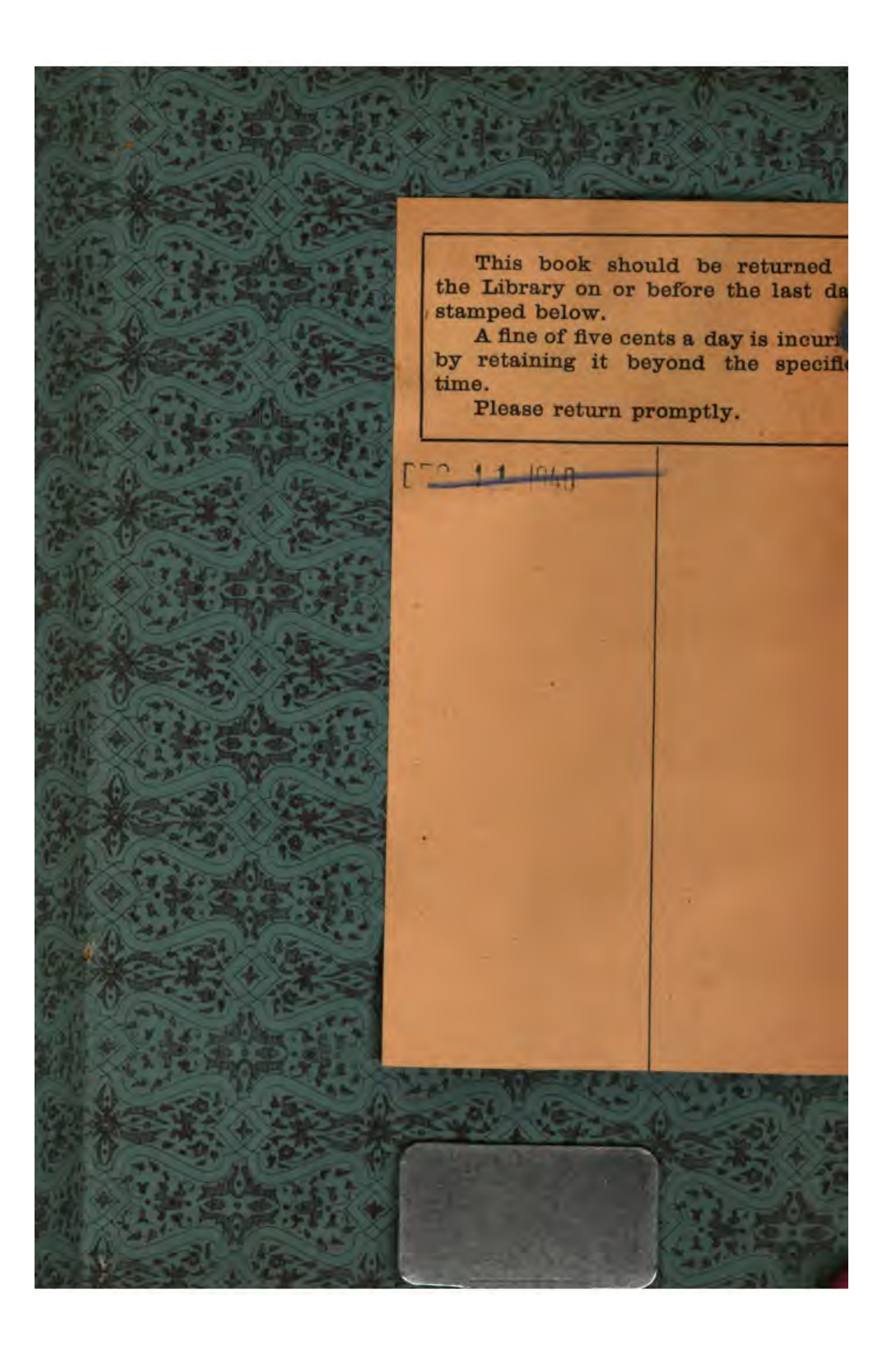
CHAPITRE V

CHAPITRE VI

CHAPITRE VIII

Tours, imprimerie DESLIS FRÈRES, 6, rue Gambetta.






Eng 608.96.3
Organisation des services de travau
Cabot Science 004311497
3 2044 091 991 570